



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 346]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 30, 2010/पौष 9, 1932

No. 346]

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 30, 2010/PAUsha 9, 1932

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 23 नवम्बर, 2010

सं. टीएमपी/३१/२०१०-जीटीआईपीएल.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एदतद्वारा, दिनांक 3 मार्च, 2010 के अपने आदेश की समीक्षा के लिए गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमि. (जीटीआईपीएल) द्वारा प्रस्तुत किए गए आवेदन को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/३१/२०१०-जीटीआईपीएल

दि. गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड

....

आवेदक

आदेश

(2010 के तीसरे दिन पारित किया गया)

- यह प्रकरण, नवंबर प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमि. प्रस्ताव को निपटने हुए इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 3 मार्च, 2010 को पारित किए गए आदेश की समीक्षा के लिए गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) से प्राप्त दिनांक 25 मार्च, 2010 के आवेदन से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने जीटीआईपीएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को निपटाते हुए 3 मार्च 2010 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश राजपत्र सं. 71 के अंतर्गत 16 मार्च 2010 को भारत का राजपत्र में अधिसूचित किया गया था और उसके 15 दिन बीतने के बाद 1 अप्रैल 2010 को प्रभावी हुआ है।

3. मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 3.3.1 के अनुसार जीटीआईपीएल ने दिनांक 3 मार्च 2010 के आदेश की समीक्षा के लिए 25 मार्च 2010 को एक आवेदन दाखिल किया है। तत्पश्चात्, जीटीआईपीएल ने दिनांक 25 मार्च 2010 के अपने समीक्षा आवेदन का अनुशेष आवेदन दिनांक 30 अप्रैल 2010 प्रस्तुत किया है। समीक्षा के लिए जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत बातें संक्षेप में नीचे दी गई हैं:-

- (क) जीटीआईपीएल ने आय अनुमान में क्रेडिट नोट्स की मद में वर्ष 2009 से 2011 तक प्रत्येक वर्ष के लिए ₹. 3.06 करोड़ की राशि समायोजित की है। प्राधिकरण ने इस राशि की अनुमति नहीं दी है।
- (ख) परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ से उत्पन्न अन्य आय, रिटन-बैंक देनदारियां और विविध आय कारोबार के साधारण चलन में नहीं हैं।
- (ग) (वर्ष 2009 से 2011 तक प्रत्येक वर्ष के लिए आईटीआरएचओ से ₹. 14.34 करोड़ की शुद्ध आय को), प्राधिकरण द्वारा कथित तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए समायोजित ₹. 16.76 करोड़ की बजाए समायोजित करने की आवश्यकता है। आईटीआरएचओ गतिविधि से अधिशेष कोंभी, दर में कमी करने ठीक-ठीक आंकड़े की गणना करने के लिए साथ-साथ घटाने की आवश्यकता है।
- (घ) 5.80 % की वार्षिक वृद्धि के साथ अनुमानित प्रबंधन उपरिव्यय) का परिवर्तन/संशोधन बहुत कम नगण्य है।
- (ङ) प्राधिकरण ने इन्वेंटरी (क्रय सूची) की गणना के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत में से आरटीजी अनुरक्षण लागत कम कर दी है। वर्ष 2006 से 2008 तक वास्तविक इन्वेन्टरी और वर्ष 2009 से 2011 तक के लिए अनुमान, जो वर्ष 2006 से 2008 तक के वास्तविकों के बहुत करीब हैं, पर विचार किया जाना चाहिए।
- (च) विगत अधिशेष का पूर्ण समायोजन प्रशुल्क मार्गदर्शियों के विरुद्ध करता है। विगत अधिशेष का केवल 50% ही समायोजित किया जाना चाहिए।
- (छ) हैच-कवर्स के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित वृद्धि, रीफर प्रबोधन प्रभार, अत्यधिक बड़े आकार के कंटेनर के पोतान्तरण और खतरनाक कंटेनरों के पोतान्तरण पर विचार नहीं किया गया है।
- (ज) ओडीसी कंटनरों के लिए पड़ाव-समय प्रभार (ड्रैलटाईम प्रभार) में प्रस्तावित वृद्धि पर प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया है।

(ज्ञ) आईसीडी कंटेनरों के लिए पड़ाव - समय प्रभारों को लगाने के लिए प्रदत्त स्लैब स्ट्रक्चर, भरे हुए कंटेनरों के पोतान्तरण और खाली कंटेनरों के पोतान्तरण के लिए भी, उद्योग के चलन के अनुरूप, प्रदान किए जाने की जरूरत नहीं है।

4. मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 3.3.1 में व्यवस्था दी गई है कि किसी भी प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के आवेदन पर प्रासंगिक कार्यवाही में विचार किए गए रिकार्ड में सामने से दिख रही त्रुटियों की मात्रा की सीमा तक विचार किया जाएगा बशर्ते कि ऐसा आवेदन भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर दाखिल की जाए।

5. जिस समय जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत (समीक्षा) आवेदन की जांच-परख की जा रही थी सी हॉर्स शिप एजेन्सीज प्राइवेट लिमिटेड. (एसएसएपीएल) ने दिनांक 26 अप्रैल 2010 के अपने ई-मेल के जरिए निम्नलिखित मुख्य प्रस्तुतियां की :

- (i) इस प्राधिकरण द्वारा पारित एनएसआईसीटी आदेश सं. टीएएमपी/14/2008 - एन एस आईसीटी दिनांक 19 सितंबर 2008 को पारित आदेश के पैराग्राफ 13 (xxix) में दिए अर्थ और कारणों का उद्धरण देते हुए प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/49/2008 जीटीआईपीएल दिनांक 3 मार्च 2010 में एक दरवाजा खोलने (वनडॉर ओपनिंग की मद में प्रति कंटेनर रु. 1000/- का प्रभार अनुमोदित किया है। परिणामस्वरूप, एनएसआईसीटी के आदेश के कथित पैराग्राफ के अंतिम वाक्य में Optional शब्द की जगह Optimal छप गया है। यह एक त्रुटि है। एसएसएपीएल ने एक स्पष्टीकरण जारी करने का अनुरोध किया है जिसमें यह कहा जाए कि एक दरवाजा खोलने के प्रभार ऐच्छिक/वैकल्पिक हैं और केवल तब ही लागू होंगे जब ग्राहक उस सेवा के लिए अनुरोध करेगा।
- (ii) अलावा, इन प्रभारों के साथ संबंध सेवाओं को विनिर्दिष्ट करना, जैसाकि एनएसआईसीटी, सीसीटीएल और वीसीटीपीएल केवल में उल्लेख किया गया है, महत्वपूर्ण हो सकता है कि केवल प्रशुल्क राशि ही, सम्बद्ध सेवा प्रदान करवाए बिना, अपनायी जाएगी।

6. इसके जीटीआईपीएल ने दिनांक 25 मार्च 2010 के अपने पत्र में अन्य बातों के साथ कहा है कि इसने जनवरी 2009 से नवंबर 2009 तक की अवधि के लिए मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन प्रभारों में इसके भाग की मद में जेएनपीटी को रु. 2.42 करोड़ की राशि का भुगतान किया है। चूंकि जीटीआईपीएल ने, जेएनपीटी को किए गए इस भुगतान के साक्ष्य के रूप में कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया, हमारे पत्र दिनांक 28 जून 2010 द्वारा जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन प्रभार हिस्सेदारी की मद में जीटीआईपीएल से प्राप्त भुगतानों के बारे में विवरण प्रस्तुत करें। जेएनपीटी ने दिनांक 2 जुलाई 2010 के माध्यम से वित्तीय वर्ष 2008-2009 और 2009-2010 के लिए मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन प्रभारों की हिस्सेदारी की मद में जीटीआईपीएल से प्राप्त माहवार राशियों का व्यौरा प्रस्तुत किया है। जनवरी 2009 से दिसंबर 2009 तक की अवधि में जे एनपीटी द्वारा प्राप्त की गई माहवार राशि निम्नानुसार है:-

क्र. सं.	वर्ष 2009 में	राशि रु. में
1.	जनवरी	शून्य
2.	फरवरी	6,31,397
3.	मार्च	शून्य
4.	अप्रैल	12,38,669
5.	मई	16,16,998
6.	जून	54,12,641
7.	जुलाई	58,54,724
8.	अगस्त	43,96,558

9.	सितंबर	50,39,387
10.	अक्टूबर	44,95,828
11.	नवंबर	47,42,900
12.	दिसंबर	37,12,257
	कुल योग	3,71,41,359

7.1 संदर्भित प्रकरण पर एक सुनवाई 9 जुलाई 2010 को मुंबई स्थित प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। जीटीआईपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन की एक पावर प्वाइंट प्रस्तुत की, जीटीआईपीएल ने सुनवाई के दौरान अपना पक्ष रखा।

7.2 जैसाकि सुनवाई में निर्णय लिया गया था, हमारे पत्र दिनांक 13 जुलाई 2010 के माध्यम से जीटीआईपीएल को सलाह दी गई कि वह कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। जीटीआईपीएल ने दिनांक 22 जुलाई 2010 और 2 अगस्त 2010 के माध्यम से अपने उत्तर प्रस्तुत किए। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न और जीटीआईपीएल द्वारा दिए गए उनके उत्तर नीचे सारणीबद्ध दिए गए हैं:-

क्रम सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	जीटीआईपीएल का उत्तर				
1.	इंटरटर्मिनल रेल हैंडलिंग आपरेशंस (आईटीआरएचओ) के संबंध में जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) को किए गए भुगतान के प्रमाण के रूप में दस्तावेजी साझ्य.	जीटीआईपीएल द्वारा वर्ष 2009 में जेएनपीटी एवं एनएसआईसीटी को किए गए आईटीआरएचओ भुगतानों का संक्षिप्त रूप नीचे दिया गया है:-  वर्ष 2009 में किए गए आईटीआरएचओ का संक्षिप्त रूप राशि आईएनआर में	माह	जेएनपीटी	एनएसआईसीटी	कुल
		जन 09	(5256107)	70993	(53271001)	
		फर 09	562000	-	562100	
		मार्च 09	5592514	181728	(57774242)	
		अप्रैल 09	1123200	-	1123200	
		मई 09	1466000	-	1466000	
		जून 09	4907200	-	4907200	
		जुल. 09	5308000	-	5308000	
		अगस्त 09	3986000	-	3986000	
		सितंबर 09	4568800	-	4568800	
		अक्टूबर 09	4076000	-	4076000	
		नवंबर 09	4300 000	-	4300000	
		दिसंबर 09	3365600	-	3365600	
		कुल प्राप्तियां	1,08,48,621	252721	1,11,01,342	
		कुल भुगतान	3,36,62,800		3662800	
		जेएनपीटी को किए गए भुगतान के समर्थन में जीटी आईपीएल ने उन बीजकों की प्रतियां प्रस्तुत की जो इसके द्वारा जेएनपीटी को जारी की गई थीं। जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत उपरोक्त				

सूचना के अनुसार इसने जेएनपीटी को आईटीआरएचओ की मद में रु. 33662800/- का भुगतान किया था।

समस्त आईसीडी मात्रा पर वसूली 410276 टीईयू x रु. 400/- =	रु. 164110400/-
जोड़िए : निम्नलिखित से प्राप्त भुगतान	
i) जेएनपीटी	1,08,48,621
ii) एनएसआईसीटी	2,52,721
	17,52,11,742
घटाइए: जेएनपीटी को दी गई राशि आईटीआरएचओ से शुद्ध आय	3,36,62,800 रु.141548942

(i) जीटीआईपीएल ने एन एसआईटी को पेश किए गए रु. 252721/- के बीजकों की प्रतियो प्रस्तुत की। ऐसी स्थिति में जीटीआईपीएल द्वारा वर्णित रु. 1.08 करोड़ की राशि आईटीआरएचओ भुगतानों के संक्षिप्त रूप में एनएसआईसीटी से प्राप्ति के रूप में, वास्तव में जेएनपीटी से प्राप्त भुगतान जान पड़ता है, जैसाकि सारणी में लिखा हुआ है।

(ii) चूंकि जीटीआईपीएल द्वारा प्रदत्त सार-संक्षेप एनएसआईसीटी से प्राप्त रु. 252721/- को लेखा में लेता है, जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत आईटीआरएचओ से शुद्ध आय रु.14.12 करोड़ को एनएसआईसीटी से आईटीआरएचओ प्राप्ति को मान्य करते हुए रु.14,15,48,942/- में अध्यतन किया गया है।

(iii) जैसाकि जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत आर-संक्षेप से पता चलता है, उसने वर्ष 2009 के दौरान आईटीआरएचओ भुगतान के रूप में रु. 33662800/- का आंकड़ा दर्शाया है। जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने उसी अवधि के लिए रु. 37141359/- का आंकड़ा बताया है। जेएनपीटी द्वारा तैयार किए और जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत बीजकों की प्रतियों से पता चलता है कि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुतराशि में प्रचलित कर भी सम्मिलित हैं। इसलिए रु. 33662800/- की राशि ही विश्लेषण के लिए ठीक है।

2. विचाराधीन वर्षों में प्रत्येक के लिए अलग-अलग लागत विवरणी, आईटीआरएचओ गतिविधि से होने वाली आय एवं उस पर होने वाले व्यय का विवरण देते हुए।

आईटीआरएचओ गतिविधि से होने वाली आय निम्नानुसार परिगणित होती है:-

ब्लॉरा	राशि करोड़ रूपये में
समस्त आईसीडी मात्रा पर वसूली (410276 टीईयू x आईएनआर400)	16.40
जोड़िए : जेएनपीटी से प्राप्त भुगतान	1.08
घटाइए: जेएनपीटी की दी राशि	3.36
आईटीआरएचओ से शुद्ध आय	14.12

		<p>आईटीआरएचओ से संबंधित ठीक-ठीक लागत ब्यौरे परिगणित करना संभव नहीं है। इसलिए, आईटीआरएचओ गतिविधि से उत्पन्न अधिशेष परिगणित करते समय, 67% की दर से रायल्टी बाहर रखते हुए, 2009 के वार्षिक लेखा के आधार पर ईबीआईटीडीए मार्जिन लागू किया जा सकता है। इस प्रकार, वर्ष 2010 (अप्रैल 2010 से दिसंबर 2010) और वर्ष 2011 के लिए अधिशेष क्रमशः आईएनआर 6.99 और आईएनआर 9.321 करोड़ परिगणित होता है।</p>												
3.	दरमान में प्रस्तावित प्रत्येक संशोधन से जुड़ा हुआ वार्षिक राजस्व	<p>दरमान में प्रस्तावित प्रत्येक संशोधन से जुड़ा हुआ वार्षिक राजस्व नीचे तालिका में दिए अनुसार है :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>दरमान में संशोधन</th> <th>आईएनआरमें राशि</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>हैच कवर स्थलान्तरण</td> <td>8227820</td> </tr> <tr> <td>रीफर प्रबोधन</td> <td>84905185</td> </tr> <tr> <td>भंडारण</td> <td>337691</td> </tr> <tr> <td>खतरनाक</td> <td>(15278962)</td> </tr> <tr> <td>कुल योग</td> <td>78191734</td> </tr> </tbody> </table> <p>टीपी खतरनाक और टीपी ओडीसी कंटेनरों में परिवर्तन के लिए वार्षिक राजस्व संलिप्तता, डाटा उपलब्ध न होने के कारण परिगणित नहीं की जा सकती है। तथापि, इस श्रेणी में प्रहस्तित यातायात बहुत कम रहने का कारण राजस्व नमगण्य रहेगा।</p> <p>इन्वेन्टरी में आरएमक्यू सी, आरएमजी और स्प्रैडर्स के पूँजीगत कलपुर्जे शामिल हैं। ये वो पूँजीगत कल पुर्जे हैं जो आवश्यकतानुसार तैयार किए गए और निर्माताओं से यथा-क्यूसी, आरएमजी और स्प्रैडर के लिए क्रमशः जेड-पीएम सी और एन एसएल से प्राप्त किए गए हैं।</p>	दरमान में संशोधन	आईएनआरमें राशि	हैच कवर स्थलान्तरण	8227820	रीफर प्रबोधन	84905185	भंडारण	337691	खतरनाक	(15278962)	कुल योग	78191734
दरमान में संशोधन	आईएनआरमें राशि													
हैच कवर स्थलान्तरण	8227820													
रीफर प्रबोधन	84905185													
भंडारण	337691													
खतरनाक	(15278962)													
कुल योग	78191734													
4.	आरटीजी के पूँजीगत कलपुर्जों के प्रति लेखा व्यवहार पर विस्तृत नोट के साथ दस्तावेजी साक्ष्य	<p>क्यूसीज और आरएमजीसीज से संबंधित आईएनआर 3.29 करोड़ की एक इन्वेन्टरी और सीधे निर्माता से खरीदे गए स्प्रैडर्स से संबंधित आईएन आर 1.45 करोड़ की एक और इन्वेन्टरी, दोनों मिलकर दिसंबर 2009 की कुल 9.88 करोड़ की इन्वेन्टरी बनाती है कुल इन्वेन्टरी मूल्य का लगभग 50%की (जीटीआईपीएल ने क्रमशः रु. 3.29 करोड़ और रु. 1.45 करोड़ की दिखाते हुए, आरएम क्यूसी, आरएमजीसी और स्प्रैडरों की पूँजीगत कलपुर्जों की अलग सूची प्रस्तुत की है) ये कल पुर्जे नाजुक/संकट कालीन हैं जिनका पहले से टाक में रहना जरूरी है क्योंकि ये कलपुर्जे भारत में उपलब्ध नहीं हैं और इनको निर्माण करवा कर प्राप्त करने में बहुत लंबा समय लगता है।</p> <p>उसके बाद जीटीआईपीएल ने दिनांक 2 अगस्त 2010 के अपने पत्र सं. जीटीआईपीएल/टीएम10/टैरिफ प्रपोजल/14 के द्वारा, निर्माताओं जेड-पीएमसी एवं एनएसएल से वे प्रमाण पत्र प्रस्तुत</p>												

		<p>किए हैं जो इन वस्तुओं को क्यूंसी, आरएमजीसी एवं स्प्रैडर्स के लिए पूंजीगत कलपुर्जे प्रमाणित करते हैं। पूंजीगत कल पुर्जों के साथ-साथ नाजुक/संकटकालीन कलपुर्जे भी हैं जो निर्माताओं के अलावा अन्यों से प्राप्त किए जाते हैं। रु. 7.92 करोड़ मूल्य के संकटकालीन (क्रिटिकल), कलपुर्जे कुल इन्वेंटरी मूल्य का 80% होते हैं। (जीटीआईपीएल ने क्रिटिकल कलपुर्जों की मदवार सूची प्रस्तुत की है जो रु. 7.92 करोड़ का कुल मूल्य दर्शाती है। ये वस्तुएं अचल हैं जैसाकि 31 दिसंबर 2009 की इन्वेंटरी एजिंग रिपोर्ट से देखा जा सकता है। धीमी-अचल वस्तुओं के लिए प्रवधान रखते समय इन क्रिटिकल अवयवों/कलपुर्जों को बाहर रखा जाता है।</p>
--	--	---

7.3 ऊपर वर्णित प्रतिसाद के साथ-साथ, दिनांक 22 जुलाई 2010 के अपने पत्र में जीटीआईपीएल ने ये अतिरिक्त सूचना भी दी:-

(i) आईटीआरएचओ अधिशेष अतिरिक्त और इन्वेंटरी समायोजन को छोड़कर, पिछले पत्रों में वर्णित शुद्धियां लगाने के बाद दर-गिरावट 8.20% परिणामित होती है। दरमान में प्रस्तावित संशोधन में उत्पन्न होने वाले अतिरिक्त राजस्व को जोड़कर दर-गिरावट नीचे दी गई तालिका के अनुसार 7.86% परिणामित होती है।

आईएनआर मिलियन में	%
<b>प्राधिकरण के आदेशानुसार प्रशुल्क - गिरावट</b>	<b>10.06</b>
घटाइए : जीटीआई अनुरोध का प्रभाव	
प्राधिकरण द्वारा अनुमत नहीं किए गए क्रेडिट नोट्स	10.8
प्रस्ताव के अनुसार प्रबंधन उपरिव्यय	77
गैर-प्रबालनीय आय (2006-08)	78
आईटीआरएच और राजस्व गिरावट	42
(जेएनपीटी को भुगतान)	
जीटीआई के सुझावों के बाद प्रशुल्क-गिरावट	8.20%
<b>जोड़िए :</b>	
दरमान में परिवर्तन के कारण प्रभाव	78
हैच कवर स्थलान्तरण	8.3
रीफर प्रबोधन	84.9
भंडारण	0.3
खतरनाक	-15.3
घटाइए :	
आईटीआरएचओ - अधिशेष में समायोजन	163
इन्वेंटरी - बेसिस वास्तविक	
दर-गिरावट-सुझावों के बाद	7.86%

(ii) जीटीआईपीएल ने दिनांक 25 मार्च 2010 के अपने पिछले पत्र में उल्लेख किया है कि वेतन में वार्षिक वृद्धि, वर्ष 2009 में, 14.51% परिणामित होती है। वर्ष 2010 के लिए वृद्धि का %, 16.43% परफाइनल कर लिया गया है। (जीटीआईपीएल ने वर्ष 2010 में वृद्धि का %, 16.43 दर्शाते हुए एक

विवरणी प्रस्तुत की है) एक बार पुनः अनुरोध किया है प्रत्येक विचाराधीन वर्ष में प्रबंधन उपरिव्यय में 15% की वृद्धि स्वीकार की जाए। अपने त्यातरीन प्रस्ताव में 3% वार्षिक वृद्धि के कारण और डी.ए.मे. 7% की वृद्धि के कारण 10 % की वृद्धिदर लागू करते हुए यही बिन्दु जेएनपीटी द्वारा उठाया गया है।

8.1 जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन में दिनांक 3 मार्च 2010 के आदेश में, अन्य मदों में, खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रदत्त दरों की समीक्षा किया जाना भी शामिल थी, मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित कार्यवाही के दौरान जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए आय अनुमानन ने दर्शाया कि जीटीआईपीएल खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन दरमान में प्रदत्त 20 के प्रति, कंटेनर के लिए रु. 35402, 40 के प्रति कंटेनरर के लिए रु. 53402 और 40 से बड़े आकार के कंटेनर के लिए रु. 7080/2 की तुलना में क्रमशः 4130/-, रु. 6195/- और रु. 8260/- प्रति कंटेनर पर विचार किया था। इस संबंध में, हमारे पत्र दिनांक 29 अक्टूबर 2010 द्वारा जीटीआईपीएल से इस बात की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि इसने खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए मार्च 2010 के आदेश से पहले प्रचलित दरमान में प्रदत्त दरें ही लगायी हैं, न कि इसके द्वारा वर्ष 2009 और 2010 में आय-अनुमान में इसके द्वारा प्रयुक्त दरें।

8.2 दिनांक 29 अक्टूबर 2010 के अपने पत्र के माध्यम से जीटीआईपीएल ने इस बात की पुष्टि की है कि मार्च 2010 से पहले की अवधि में खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए वही दरें लगायी गई हैं जो इस प्राधिकरण द्वारा प्रकाशित दरमान में प्रदत्त हैं।

9. इस प्रकरण में सुनवाई से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। ये ब्लॉरे हमारे वैबसाईट <http://tariffauthority.gov.in>. पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. जीटीआईपीएल द्वारा अपनी समीक्षा याचिका में प्रस्तुत बिन्दुओं का साररूप, दिनांक 3 मार्च 2010 के आदेश के संबंधित पैराग्राफों का सारांश और उन पर हमारा विश्लेषण नीचे दिया गया है:-

(क) जीटीआईपीएल ने आय-अनुमानन में वर्ष 2009 से 2010 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रेडिट नोट्स की मद में रु. 3.06 करोड़ की राशि का समायोजन किया है। प्राधिकरण ने इस राशि को अनुमत नहीं किया है।

(इ) **मार्च 2010 का प्रशुल्क आदेश (पैराग्राफ सं. II (vii) (ए) एवं (सी))**

(ए) जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 से 2010 तक के लिए वर्तमान दरों और प्रोजैक्टेड ट्रैफिक के संदर्भ से, कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से प्रहस्तन आय की विस्तृत परिणाम प्रस्तुत की है। विदेशी कंटेनरों, पोतान्तरण, खतरनाक और अत्यधिक विशाल काय कंटेनरों के प्रहस्तन से आय के अनुमानन के अलावा जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 लॉक बिन्स, हैच कवर, शट-आउट्स, लिफ्ट ऑन/लिफ्टऑफ गतिविधि, पोतान्तरण कंटेनरों के अतिरिक्त स्थानान्तरण, रीफर विद्युत प्रभार इत्यादि से आय-अनुमान प्रस्तुत किया है और वर्ष 2010 एवं 2011 के लिए एकरूपता पर विचार किया है। लागत विवरणी में दिखाए गए आय-अनुमान, वर्ष 2009 से 2011 तक के लिए दिखाए गए अनुमानों की तुलना में प्रत्येक वर्ष रु. 4.65 लाख अधिक पाए गए हैं। इस अंतर का कारण अभी तक स्पष्ट नहीं किया गया है। हमने गणनाओं में दर्शाए गए अनुमानों पर विश्वास किया है।

जीटीआईपीएल ने रेल द्वारा लाए- ले जाए गए आईसीडी कंटेनरों के इंटर टर्मिनल रेल हैंडलिंग आपरेशनों (आईटी आर एच ओ) से उत्पन्न होने वाले आय अनुमानों पर विचार किया है। आईटीआरएचओ आय, वर्ष 2009 से 2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए रु. 1641.11 लाख परिणित होती है। इसके अलावा, जीटीआईपीएल ने जेएनपीटी एवं एनएसआईसीटी से आईसीडी कंटेनरों के मिश्रित-ट्रेन-प्रहस्तन के भाग के रूप में अनुमानित प्राप्तियों पर, वर्ष 2009 से 2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिए रु. 35.73 लाख पर विचार किया है। वर्ष 2009 से 2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिए अनुमानित आईटीआरएचओ आय का कुल योग रु. 1676.84 लाख प्रति वर्ष आता है। वर्ष 2006 से

2011 तक के लिए तटीय कंटेनरों की कोई मात्रा सूचित नहीं की गई है। इसलिए, जीटीआईपीएल ने आय-अनुमान में तटीय आय पर विचार नहीं किया है।

(सी) वर्ष 2009 से 2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिए जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन आय 2009-2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिए रु. 1523.25 लाख प्रति वर्ष, छूट के रूप में समायोजित करने के बाद है। इसीप्रकार, जीटीआईपीएल ने 2009-2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिए रु. 360.22 लाख मूल्य के कुछ क्रेडिट नोट्स/डेबिट के रूप में, आय गणना में समायोजित किए हैं। छूट की अनुमति देना जीटीआईपीएल का प्रबंधन-निर्णय हैं और प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया इसे मान्य नहीं कर सकती, किसी भी प्रकार से यह प्राधिकरण का जीटीआईपीएल द्वारा प्रत्येक मामले को अलग-अलग आधार पर दिए गए यादृच्छिक व्यवहार से कोई सरोकार नहीं है। आय गणना में क्रेडिट नोट्स का समायोजन उपयुक्त नहीं जान पड़ता है। हमने जीटीआईपीएल के वर्तमान दरमान के अनुसार जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित आय पर विश्वास किया है।

## **(ii) जीटीआईपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए बिन्दु**

(क) ताजातरीन प्रस्ताव में जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल की गई लागत विवरणी में वर्ष 2009 से 2011 तक के लिए राजस्व, छूट प्रदान करने के बाद रु. 3444/- प्रति टीईयू की राजस्व दर पर 15,11304 टीईयू प्रति वर्ष पर प्रोजैक्ट किया गया था। रिबेट/छूट को अलग करने से पहले प्रति टीईयू राजस्व रु. 3544/- परिणापित होता है, जो नवंबर 2009 तक प्रति टीईयू राजस्व था। आय के विवरण में, तीन वर्षों के लिए जारी किए गए क्रेडिट नोट्स के लिए प्रतिवर्ष रु. 3.06 करोड़ का ऋणात्मक आंकड़ा समायोजित किया गया है। वह विशेष राशि इस आधार पर प्राधिकरण द्वारा अस्वीकृत की गई है कि क्रेडिट नोट्स का समायोजन आय परिणाम में उपयुक्त नहीं जान पड़ता है।

(ख) जनवरी से नवंबर 2009 तक जारी किए गए क्रेडिट नोटों की राशि रु. 3.30 करोड़ है जिसमें निम्नलिखित सम्मिलित है:-

- (1) मिश्रित टेन प्रदस्तन भाग के लिए जेएनपीटी को भुगतान किए गए रु. 2.42 करोड़
- (2) पोतान्तरण मात्रा संबंधी छूट तथा तटीय छूट
- (3) अशुद्ध बिलिंग : जीटीआईपीएल तटीय कंटेनरों के लिए, प्रारंभ में पूरी दर पर बिल तैयार करता है और प्रस्तुत करता है, तत्पश्चात 40% छूट के लिए खाते में जमा करने हेतु पारित कर देता है। यह दरमान के अनुसार है। इसी प्रकार से, पोतान्तरण मात्रा छूट के लिए क्रेडिट, मात्राएं समेकित करने के बाद आगे बढ़ाया/पारित किया जाएगा। राजस्व प्रोजैक्शन में तटीय कंटेनर एवं पोतान्तरण कंटेनरसं शामिल नहीं है, इसलिए इन छूटों के लिए समायोजन क्रेडिट नोट आंकड़ों में किया गया है। जीटीआईपीएल बिलिंग में बिल तैयार करने और क्रेडिट नोट्स जारी करने के दो अलग-अलग मॉड्यूल हैं। खतरनाक से सामान्य श्रेणी में परिवर्तन, शट-आउट प्रभार गलत लगाया जाना, मिलान किए बिना आईसीडी इत्यादि विविध आय के गलत बिलिंग के लिए क्रेडिट नोट्स जारी किए जाते हैं। क्रेडिट नोटों से संबंधित समायोजन, बिलिंग-माड्यूल से प्राप्त डाटा में से अलग-अलग नहीं किए गए हैं ताकि यथा स्थान समाधान हो सके और जटिलताओं से बचा जा सके। हमारी गणना में इनको एक अलग पंक्तिमद के रूप में दिखाया गया है। ये मात्रा संबंधी छूटों एवं अधित्यागों की मद में नहीं है।

इस प्रकार, ऊपर वर्णित प्रयोजन के लिए, जनवरी-नवंबर 2009 के लिए रु. 3.30 करोड़ की तुलना में 2009 से 2011 तक पूर्ण वर्षीय प्रोजैक्शन के लिए रु. 3.06 करोड़ प्रतिवर्ष की राशि अनुमानित की गई थी।

(ग) जेएनपीटी को राजस्व-भाग का भुगतान ठीक-ठीक हो इसे सुनिश्चित करने के लिए लाइसेंस एग्रीमेंट की अपेक्षा के अनुसार जीटीआईपीएल के मासिक राजस्व का सांविधिक ऑडिटरों द्वारा ऑडिट किया जाता है। जनवरी 2009 से नवंबर 2009 तक अवधि के लिए छूट अलग करने से पहले विधिवत ऑडिट किया गया राजस्व, रु. 3544/- प्रति टीईयू के राजस्व का समर्थन करता है। यदि प्राधिकरण को आवश्यकता होतो जीटीआईपीएल जनवरी 2009 से नवंबर 2009 तक की अवधि के राजस्व प्रमाणपत्र और आय-प्रमाणपत्र प्रस्तुत कर देगा।

### (iii) विश्लेषण :

(क) रु. 3444/- प्रति टीईयू की औसत वसूली के आधार पर मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित कार्यवाही -विवरण में जीटीआईपीएल द्वारा लागत विवरणी में राजस्व का अनुमान लगाया गया था। जीटीआईपीएल ने अनुमानित राजस्व के लिए विस्तृत परिगणना भी प्रस्तुत की है। परिगणना का राजस्व और लागत-विवरणी में वर्णित राजस्व परस्पर भिन्न थे। अन्तर के बारे में कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया गया। चूंकि जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत परिगणना ने प्रोजेक्ट की गई मात्रा और कन्टेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए उस-समय प्रचलित प्रशुल्क को लेखा में इस्तेमाल किया गया था, इन परिगणनाओं से तैयार किया/निकाला गया राजस्व आवश्यकता जांच पड़ताल के बाद, प्रकल्पता के लिए लेखा के लिए लेखा में शामिल किया गया।

(ख) मार्च 2009 के प्रशुल्क आदेश में विचारित प्रचालन आय के अनुमान में क्रेडिट नोटों से संबंधित रु. 360.22 लाख की वार्षिक 2009 से 2011 तक प्रत्येक वर्ष के लिए इस आधार पर वापिस जोड़ी गई कि छूट प्रदान करना जीटीआईपीएल का प्रबंधन निर्णय है और प्रशुल्क-निर्धारण का कार्य इसे स्वीकार/मान्य नहीं कर सकता। यह नोट करना यहां प्रासंगिक है कि जीटीआईपीएल द्वारा जारी किए गए क्रेडिट नोटों की प्रकृति, जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत आय-गणनाओं में स्पष्ट नहीं की गई थी।

यह स्थिति कि क्रेडिट नोट्स से संबंधित राशि में जेएनपीटी द्वारा प्रदृस्तित मिश्रित ट्रेनों के लिए प्रचालक के शेयर की मद में, जेएनपीटी के भुगतान की गई राशि शामिल है। तटीय एवं पोतान्तरण छूट और अशुद्ध बिलिंग का केवल प्रचालक द्वारा दाखिल समीक्षा आवेदन में ही उल्लेख किया जाता है।

(ग) इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में जीटीआईपीएल ने दस्तावेजी सबूतों के साथ बताया है कि वर्ष 2009 में मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन की मद में जेएनपीटी को रु. 336.63 लाख का भुगतान किया गया था। स्पष्ट रूप से जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल से रु. 336.63 लाख प्राप्ति की पुष्टि की है।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए रु. 336.63 लाख की राशि वर्ष 2009 के आय अनुमान से बाहर रखी गई है। चूंकि वर्ष 2010 और 2011 के लिए अनुमानित आय का वही स्तर बरकरार रखा गया था, वर्ष 2009 के लिए था। आईटीआरएचओ से संबंधित रु. 336.63 लाख की राशि, वर्ष 2010 और 2011 के आय अनुमानों से रखी गई।

(घ) प्रचालन आय से पोतान्तरण मात्रा छूट और तटीय छूट बाहर रखने की जीटीआईपीएल की मांग के संदर्भ में यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि मार्च 2010 में अनुमोदित दरमान में पोतान्तरण छूट और तटीय छूट प्रदान करने का प्रावधान है। इसलिए, आय अनुमान में पोतान्तरण मात्रा और तटीय कंटेनरों की मद में छूट को अलग-अलग दर्शाने की आवश्यकता है। जीटीआईपीएल ने न तो मार्च 2010 से संबंधित प्रशुल्क प्रक्रियाओं में और न ही समीक्षा आवेदन में पोतान्तरण छूट एवं तटीय छूट की मद में राशि की मात्रा दर्शाई है। इसके अलावा, तटीय छूट को लागू करने का कोई अर्थ नहीं है, क्योंकि जीटीआईपीएल ने मार्च 2010 के आदेश से संबंधित प्रशुल्क कार्यवाहियों में वर्ष 2009 से 2011 के लिए कोई तटीय यातायात अनुमानित नहीं किया है। अशुद्ध बिलिंग के संबंध में यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि जीटीआईपीएल ने न तो मार्च 2010 के आदेश से संबंधित प्रशुल्क कार्यवाही वृतान्त में और न ही समीक्षा आवेदन में अशुद्ध बिलिंग की मद में राशियों की मात्रा

बताई है। चूंकि जीटीआईपीएल ने आदेश के समक्ष किसी दिखाई देने वाली त्रुटि की पुष्टि नहीं की है, इस संबंध में किसी समीक्षा की आवश्यकता नहीं है।

(ख) **परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ से व्युत्पन्न अन्य आय, लौटायी गई देयताएं और विविध आय कारोबार की सामान्य प्रक्रिया में नहीं हैं और इन्हें आय-अनुभावों में से बाहर रखने की आवश्यकता है।**

(I) **मार्च 2010 का प्रशुल्क आदेश : [पैराग्राफ सं. 11 (ii) (सी) (I) एवं (ii)]**

(सी) (i) जीटीआईपीएल के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा में वर्णित, वर्ष 2006 से 2008 तक की वास्तविक प्रचालन आय पर विचार किया गया है।

(ii) जीटीआईपीएल के आय स्त्रोतों में सावधि जमा राशियों पर ब्याज, सुरक्षित ऋणों पर ब्याज, वापिस-लिखी गई देयताएं, मुद्रा विनिमय-लाभ, परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, विविध आय, आपूर्तिकर्त्ताओं से वसूली, कतरनों की बिक्री जैसी अन्य आय भी शामिल हैं। जीटीआईपीएल ने इस आधार पर अपनी लागत विवरणी में अन्य आय पर विचार नहीं किया है कि अन्य आय प्रचालन आय का भाग नहीं बनती है। आय की मद्दें, यथा, आपूर्तिकर्त्ताओं से वसूलियां, परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, वापिस-लिखी गई देन दारियां, विविध आय और कतरनों की बिक्री जीटीआईपीएल में सुविधाओं के प्रचालन से उपजी जान पड़ती है। इसलिए, अन्य आय को इन मद्दों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। चूंकि महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क निर्धारण में लागत की मद के रूप में आयोजित पूँजी पर प्रतिलाभ को अनुमत किया गया है। इस रूप में ऋणों पर ब्याज को अलग से अनुमति नहीं प्रदान की गई है। इसलिए इस विश्लेषण में ब्याज-लागत को अलग से मान्य नहीं किया गया है। सावधि जमा राशियों पर ब्याज-आय और विदेशी मुद्रा में ऋणों को सेवा प्रदान करने से उपजे विनिमय-लाभों को भी अन्य आय का भाग नहीं माना गया है।

(II) **जीटीआईपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उताए गए विच्छेद:**

(क) इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित लागत विवरणी में वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए क्रमशः रु. 12.86 लाख रु. 3.99 करोड़ और रु. 3.65 करोड़ की अन्य आय जोड़ी गई है। इसमें परिसंपत्तियों की रु. 3.65 करोड़ की अन्य आय जोड़ी गई है। इसमें परिसंपत्तियों की बिक्री से लाभ, वापिस-लिखी गई देयताएं और आपूर्तिकर्ता पर जुर्माना, कतरनों की बिक्री इत्यादि विविध आय सम्मिलित है। इन गतिविधियों से उत्पन्न होने वाला राजस्व कारोबार की सामान्य प्रक्रिया नहीं है, और इस प्रकार एक प्रचालन आय नहीं है और उसे लागत-विवरणी में से निकाले जाने की आवश्यकता है।

(ख) वर्ष 2007 के लिए शामिल की गई अन्य आय की राशि में एक त्रुटि है, जिसके माध्यम से रु. 3.52 करोड़ की राशि स्पलायरों से वसूली शीर्ष के तहत ली गई है, जबकि इस शीर्ष के तहत वास्तविकराशि केवल रु. 1.25 करोड़ ही है। इस प्रकार, वर्ष 2007 के लिए शामिल की गई आय को भी रु. 3.99 करोड़ की तुलना में रु. 1.73 करोड़ के शुद्धिकरण की आवश्यकता है।

(III) **विश्लेषण:**

(क) अन्य आय, यथा, आपूर्तिकर्त्ताओं से वसूली, परिसंपत्तियों की बिक्री से लाभ, वापिस-लिखी गई देन दारियां, विविध आय और कतरनों की बिक्री जीटीआईपीएल के मामले में वित्त एवं विविध आय के अन्तर्गत उस सामान्य व्यवहार के अनुरूप स्वीकार की गई थी जिसका सभी महापत्तनों और वहां प्रचालित निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय अनुपालन किया जाता है। ऊपर वर्णित मद्दों से उत्पन्न राजस्व कारोबार की सामान्य प्रक्रिया में नहीं है जीटीआईपीएल परिस्थिती प्रस्तुत नहीं की गई है, जो इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा समानरूप से अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण से भिन्न जाने की आवश्यकता जगाए, इस प्रकार, प्रचालन आय से ऊपर वर्णित मद्दों के

नाम पर उत्पन्न राजस्व को बाहर रखने का जीटीआईपीएल के दावे पर विचार करने का कोई कारण नहीं है।

(ख) जीटीआईपीएल ने वर्ष 2007 के लिए वित्त एवं विविध आय के अन्तर्गत हमारे द्वारा विचार की गई कुल राशि में एक त्रुटि की ओर इशारा किया है।

मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2007 के लिए वित्त एवं विविध आय के अंतर्गत रु. 399.92 लाख पर विचार किया गया था, रु. 399.92 लाख की कुल राशि का विवरण नीचे दिया गया है:-

	रु. लाखों में
(i)	आपूर्तिकर्ता से वसूली 352.58
(ii)	वापिस-लिखी गई देनदारियां 4.75
(iii)	परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ 1.83
(iv)	विविध आय 40.76
	<b>कुल योग 399.92</b>

वर्ष 2007 के लिए जीटीआईपीएल का ऑडिटेड वार्षिक अकाउंट, आपूर्ति कर्ताओं से वसूली के रूप में रु. 125.59 लाख की राशि दर्शाता है और हमारे द्वारा विचार की गई रु. 352.58 लाख की राशि वास्तव में विदेशी मुद्रा ऋणों की सेवा से उत्पन्न विनिमय लाभ से संबंधित है। विनिमय लाभ को अन्य आय के भाग के रूप में नहीं लिया गया है, जैसाकि मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश के संबंधित पैराग्राफ में दर्ज है। इस प्रकार, गलती को ठीक किए जाने की आवश्यकता है। मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में हमारे द्वारा विचार की गई रु. 352.58 लाख की राशि और जीटीआईपीएल के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा में दिखाई गई रु. 125.59 लाख की वास्तविक राशि (रु. 352.58 लाख रु. 125.59 लाख) के बीच अंतर रु. 227.99 लाख परिणित होता है, जिन्हें वर्ष 2007 के लिए विचार की गई वित्त एवं विविध आय में से बाहर किए जाने की आवश्यकता है।

किन्तु यह भी देखा गया है कि वर्ष 2006 के लिए वार्षिक लेखा रु. 301812 का विनिमय घाटा भी दर्शाता है। चूंकि विनिमय - लाभ लागत-विवरणी से बाहर रखा गया है, विनिमय -हानि को भी मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश का माग बने लागत - विवरण में से अलग किया जाना चाहिए, तदनुसार, वर्ष 2006 के लिए प्रचालन व्ययों का भाग बने अन्य व्ययों से रु. 301812 की राशि कम की गई है। वर्ष 2008 के लिए वार्षिक लेखा में कोई विनिमय घाटा नहीं दर्शाया गया है।

(ग) वर्ष 2009 से 2011 तक प्रत्येक वर्ष के लिए प्राधिकरण द्वारा समायोजित रु. 1676 करोड़ के स्थान पर इन तीन वर्षों से प्रत्येक वर्ष आईटीआरएचओ से रु. 14.4 करोड़ की शुद्ध आय, आय में समायोजित किए जाने की आवश्यकता है। आईटीआरएचओ गतिविधि से अधिशेष को भी साथ-साथ घटाए जाने की आवश्यकता है ताकि दर - गिरावट के सही-सही आंकड़े की परिणामना की जा सके।

(i) मार्च 2010 का प्रशुल्क आदेश (पैराग्राफ सं. 11 (vii) उप-पैराग्राफ (क) का दूसरा पैराग्राफ एवं पैराग्राफ सं. 11 (xii))

(vii) जीटीआईपीएल ने रेल मार्ग द्वारा लाए-ले जाए गए आईसीडी कंटेनरों के इंटर टर्मिनल रेल हैंडलिंग प्रचालनों (आईटीआरएचओ) से उत्पन्न आय अनुमानों पर विचार किया है। आईटीआरएचओ आय वर्ष 2009 से 2011 में से प्रत्येक वर्ष के लिए रु. 1641.11 लाख परिणित होती है। इनके अतिरिक्त जीटीआईपीएल ने एनएसआईसीटी से 2009 से 2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक वर्ष रु. 35.73 लाख की अनुमानित प्राप्तियों पर विचार किया था। वर्ष 2009 से 2011 तक के वर्षों के लिए कुल अनुमानित आईटीआरएचओ आय रु.

1676.84 लाख प्रतिवर्ष परिगणित होती है।

(xii) लागत विवरणी द्वारा प्रगट किए गए परिणाम यहां नीचे सारणी में संक्षेप में दिए गए हैं :-

ब्यौरे	2010 अप्रैल 2010 से दिसंबर 2010 तक	2011 जनवरी 2011 से दिसंबर 2011
प्रचालन आय	40501.43	54001.91
शुद्ध अधिशेष (+)/घाटा (-) प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में शुद्ध अधिशेष	34846.79	5760.92
(+)/घाटा (-) अप्रैल 2010 से 31 दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए	8.51 %	10.67%
औसत अधिशेष		9.74%

लागत स्थिति 1 अप्रैल 2010 से 31 डिसंबर 2011 तक अवधि के लिए औसतन 9.74% का अधिशेष दर्शाती है।

जीटीआईपीएल द्वारा ऐसी कोई असाधारण परिस्थिति प्रस्तुत नहीं की गई जो इस संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा समान रूप से अनुपालित सामान्य दृष्टिकोण से भिन्न जाने की आवश्यकता जगाए। इस प्रकार, ऊपर वर्णित मादों के नाम से उत्पन्न राजस्व को प्रचालन आय से बाहर रखने हेतु जीटीआईपीएल का दावा विचारणीय नहीं है।

(ख) जीटीआईपीएल ने, वर्ष 2007 के लिए वित्त एवं विविध आय के अंतर्गत हमारे द्वारा विचार की गई कुल राशि में एक त्रुटि की ओर संकेत किया है।

मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में, वित्त एवं विविध आय के अंतर्गत वर्ष 2007 के लिए हमारे द्वारा रु. 399.92 लाख की राशि पर विचार किया गया था। रु. 399.92 लाख की कुल राशि का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

(रु. लाख रूपये में)		
(i)	सप्लायर से वसूली	352.58
(ii)	वापिस लिखी गई देनदारियाँ / देयताएँ	4.75
(iii)	परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ	1.83
(iv)	विविध आय	40.76
	<b>कुल योग</b>	<b>399.92</b>

वर्ष 2007 के लिए जीटीआईपीएल के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा, सप्लायरों से वसूली की मद में रु. 124.59 लाख की राशि दर्शाता है और हमारे द्वारा विचारित रु. 352.58 लाख की राशि वास्तव में, विदेशी मुद्रा ऋणों को सेवा प्रदान करने से उद्भूत विनिमय लाभ से संबंधित है। विनिमय लाभ को अन्य आय के भाग के रूप में नहीं माना गया है, जैसाकि मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश संबंधित पैराग्राफ में रिकार्ड किया गया है। इस प्रकार गलती को ठीक किए जाने की आवश्यकता है। मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में हमारे द्वारा विचार की गई रु. 352.58 लाख की राशि और जीटीआईपीएल के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा में दर्शायी गई रु. 124.59 लाख की वास्तविक राशि के बीच रु. 227.99 लाख का अंतर परिगणित होता है। (रु. 352.58 लाख की रु. 124.59 लाख) जिसे वर्ष 2007 के लिए विचारित वित्त एवं विविध आय में से बाहर रखे जाने की आवश्यकता है।

किन्तु यह भी देखा गया है कि वर्ष 2006 का वार्षिक लेखा रु. 30181/- का विनिमय घाटा दिखा रहा है

चूंकि विनिमय लाभ, लागत विवरणी में से बाहर रखा गया है, विनिमय घाटे को भी मार्च 2010 के आदेश का भाग बनी लागत विवरणी में से बाहर रखा जाना चाहिए था। तदानुसार, रु. 30181/- की राशि, वर्ष 2006 के लिए प्रचालन व्ययों का भाग बने अन्य व्ययों में कम किया गया है। वर्ष 2008 का वार्षिक लेखा में कोई विनिमय घाटा नहीं दिखाया गया है।

(ग) वर्ष 2009 से 2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए, आईटीआरएचओ से शुद्ध आय रु. 14.34 करोड़ को कथित तीन वर्षों में से प्रत्येक के लिए इस प्राधिकरण द्वारा समायोजित रु. 16.76 करोड़ के बजाय समायोजित किए जाने की आवश्यकता है। आईटीआरएचओ गतिविधि से अधिशेष राशि को, दर-गिरावट के सटीक आंकड़े की परिगणना हेतु, साथ के साथ कम करने/घटाने की आवश्यकता है।

(इ) मार्च 2010 का प्रशुल्क आदेश : [पैराग्राफ नं. 11 (xii) दूसरा पैराग्राफ और पैराग्राफ सं. 11 (xii)]

(vii) जीटीआईपीएल ने रेल द्वारा संवाहित आईसीडी कंटेनरों के इंटर टर्मिनल रेल हैंडलिंग प्रचालनों (आईटीआरएचओ) से पैदा हुए आय अनुमानों पर विचार किया है। आईटीआरएचओ आय, 2009 से 2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिए रु. 164.11 लाख परिगणित होती है। इसके साथ ही जीटीआईपीएल ने, जेएनपीटी और एनएसआईसीटी से अनुमानित प्राप्तियों पर, आईसीडी कंटेनरों के मिश्रित रेल प्रहस्तन के शेयर के रूप में, 2009 से 2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिए रु. 35.73 लाख पर विचार किया गया है। वर्ष 2009 से 2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए कुल अनुमानित आईटीआरएचओ आय रु. 1674.84 लाख परिगणित होती है।

(xii) लागत विवरणी द्वारा उद्घाटित किए गए परिणाम, संक्षेप में तालिका में यहां नीचे दर्शाए गए हैं :-

ब्यौरा	2010 (अप्रैल से दिसंबर 2010 तक)	2011 जनवरी से दिसंबर 2011 तक
प्रचालन आय	40501.43	54001.91
शुद्ध अधिशेष (+)/घटा (-)	3446.79	5760.92
प्रचालन आय की प्रतिशतता	8.51%	10.67%
के रूप में शुद्ध अधिशेष (+)/घटा(-)		
1 अप्रैल 2010 से 31 दिसंबर 2011 तक की		9.74%
अवधि के लिए औसत अधिशेष		

लागत स्थिति 1 अप्रैल 2010 से 31 दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए 9.74% का औसत अधिशेष दर्शाती है। अतएव 0.27% की प्रस्तावित वृद्धि प्रदान करने का कोई औचित्य नहीं है। इसके विपरीत, अपनाई गई लागताधिक विधि के पूर्णतया अनुरूप होने के लिए वर्तमान प्रशुल्क को, संबंधित अवधि के लिए घटाया जाना है।

9.74% की औसत शुद्ध अधिशेष स्थिति 01 अप्रैल 2010 से 31 दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए अनुमानित प्रचालन आय के संदर्भ से है और कथित अवधि के लिए अनुमानित प्रचालन आय में आईसीडी कंटेनरों के रेल प्रहस्तन प्रचालन (आईटीआरएचओ) से उत्पन्न अनुमानित आय भी शामिल है।

जैसाकि इससे पहले कहा गया है, आईसीडी कंटेनरों के रेल प्रहस्तन -प्रचालन से उत्पन्न अनुमानित आय 2010 और 2011 वर्षों में से प्रत्येक के लिए रु. 1676.84 लाख परिगणित होती है। वर्ष 2010 की शेष नौ माह की अवधि के लिए समानुपातिक रूप से विचार किया जाए तो यह आय रु. 1257.63 लाख होगी। चूंकि आईटीआरएचओ कंटेनरों के लिए प्रशुल्क एक अलग प्रशुल्क आदेश से शासित होता है और वह जेएनपीटी स्थित सभी टर्मिनलों पर समान रूप से लागू है तो लागत स्थिति द्वारा अपेक्षित कमी/गिरावट आईसीडी कंटेनरों के आईटीआरएचओ के लिए रु. 400/- प्रति टीईयू की वर्तमान दर पर लागू नहीं होगी।

संबंधित अवधि के लिए क्रमशः रु. 3446.79 लाख और रु. 5760.92 लाख के शुद्ध अधिशेष को लेखा में लेते हुए और, 1 अप्रैल 2010 से 31 दिसंबर 2010 तथा 1 जनवरी 2011 से 31 दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए क्रमशः रु. 39243.81 लाख और रु. 52325.08 लाख की समायोजित अनुमानित प्रचालन आय पर विचार करते हुए प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत शुद्ध अधिशेष 10.05% परिगणित होता है। वर्तमान प्रशुल्क स्तर को

(एच) उपरिव्यय प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों के बारे में जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 के लिए वर्ष 2008 के वास्तविक पर 17% की वृद्धि प्रस्तावित की है और वर्ष 2010 एवं 2011 के लिए, विभिन्न पिछले वर्षों के (वास्तविकों) पर 18% की वृद्धि प्रस्तावित की है। सामान्य उपरिव्यय के संबंध में, प्रचालक ने वर्ष 2009 के लिए वर्ष 2008 के वास्तविकों पर 10.55% की वृद्धि प्रस्तावित की है और 2010 और 2011 के लिए इनसे पिछले वर्षों के वास्तविकों पर लगभग 7% की वृद्धि प्रस्तावित की है।

वृद्धि की प्रस्तावित मात्रा के लिए कारण कथित योग्यता वृद्धियां एवं वर्ष 2010 के लिए निष्पादनता बोनस बताए गए हैं। जीटीआईपीएल ने यह भी बताया है कि इसने, सीआईएसएफ कार्मिकों की तैनाती के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत बिल के आधार पर, विविध व्यय के रूप में रु. 2.06 करोड़ के व्यय पर विचार किया है।

जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.51 की अपेक्षा है कि महापत्तनों/निजी टर्मिनल प्रचालकों के व्यय प्रोजैक्शन थोक मूल्य सुचकांक की प्रचलित हलचल के संदर्भ में मूल्यों में उत्तर-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिए। तदनुसार, वर्ष 2009 के लिए अनुमानित प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय को, वर्ष 2008 के लिए वास्तविकों पर 5.80% का वृद्धि अवयव लागू करके सुधारा गया है और उसके बाद, कथित रूप से सीआईएसएफ कार्मिकों की तैनाती की लागत की मद में जेएनपीटी द्वारा किये गए रु. 2.06 करोड़ के दावे पर वर्ष 2009 के लिए विचार किया गया। वर्ष 2009 को आधार वर्ष मानते हुए प्रतिवर्ष 5.8% का वृद्धि -अवयव लागू करते हुए वर्ष 2010 एवं 2011 के अनुमान संशोधित किए गए हैं।

वर्ष 2008 के वास्तविकों को आधार मानते हुए 5.8% वार्षिक के ग्राह्य वृद्धि अवयव के अनुरूप वर्ष 2009 से 2011 तक के लिए अनुमानित सामान्य उपरिव्यय को संशोधित किया गया है।

#### **(ii) जीटीआईपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए बिंदु:**

(क) वेतन वृद्धि में दो अवयव, यथा, योग्यता-वृद्धि एवं बोनस शामिल होते हैं। ये अवयव प्रत्येक वर्ष मर्सर नामक प्रतिष्ठित एजेन्सी द्वारा किए गए/जाने वाले व्यवस्थित अध्ययन के आधार वार निर्णित किए जाते हैं। ऐसे अध्ययन में उद्योग पर प्रचलित वेतनमान और मुद्रास्फीति (मंहगाई) को ध्यान में रखते हुए शुद्धियां / संशोधन शामिल होते हैं।

(ख) वर्ष 2007 पर वर्ष 2008 के प्रबंधन उपरिव्यय के तुलनात्मक आंकड़े कुल मिलाकर 36% की वृद्धि दर्शाते हैं - आंशिक रूप से कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि के कारण और 15% की वृद्धि के कारण शुरुआत से यही पद्धति अपनायी गई है और यह, वर्ष 2006 से 2008 के लिए प्राधिकरण को प्रस्तुत किए गए, कंपनी के ऑफिट एकाउंट्स में भी सम्मिलित है। उद्योग-जगत में, जहां क्षयण-दर बहुत ऊँची है, 5.8% की अत्यल्प वार्षिक वृद्धि के बल पर कर्मचारियों को रोक पाना मुश्किल है वर्ष 2010 के लिए 14.5% वार्षिक वृद्धि का निर्णय लिया गया है। (जीटीआईपीएल ने अधिकारी एवं कर्मचारी वर्गों के वेतन में 14.5% की औसत वृद्धि दर्शाने वाली एक विवरणी प्रस्तुत की है।

**विश्लेषण :** इस प्राधिकरण ने संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों से मार्गदर्शन प्राप्त किया है जिनकी अपेक्षा (सभी जिन्सों के लिए) प्रचलित थो. मू. सूचकांक के आधार पर अनुमानित एवं यातायात वृद्धि के लिए समायोजित किया जाने वाला व्यय है। भावी अवधि के लिए महापत्तन न्यासों एवं वहां प्रचालित निजी टर्मिनलों द्वारा प्रस्तुत व्यय अनुमानों को बढ़ाने के लिए थो. मू. सू. लागू किया जाता है।

इस प्राधिकरण ने वित्ती वर्ष 2009-10 के दौरान आदेश दिनांक 28 जुलाई 2009, 5 अगस्त 2009 और 23 फरवरी 2010 के माध्यम से क्रमशः विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा. लिमि. (वीसीटीपीएल), इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्रा. लिमि. (आईजीटीआईपीएल) और कोच्चिं पत्तन न्यास (सीओपीटी) के प्रशुल्क प्रस्ताव को निपटाने हेतु व्यय प्रोजैक्शनों के संशोधन में प्रयोज्य वृद्धि अवयव को समान रूप से लागू किया गया है। जीटीआईपीएल का तर्क विचार किए जाने योग्य नहीं है।

(ज) इस प्राधिकरण ने इन्वेन्टरी की गणना के लिए मरम्मत और अनरक्षण लागत में से आरटीजी अनरक्षण लागत आधारंत 10% कम किया गया है। अनुमोदित किया जाने वाला संशोधित प्रशुल्क 1 अप्रैल 2010 से प्रभावी होगा और 31 दिसंबर 2011 तक वैध रहेगा।

(II) जीटीआईपीएल द्वारा उसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए बिंदु :

प्राधिकरण ने आईटीआरएचओ आय समायोजन किए हैं और इस प्रकार वर्ष 2009 से 2011 तक की प्रचालन आय में से रु. 16.76 करोड़ की आय कम की गई है। मिश्रित रेल प्रहस्तन से होने वाली आय को निम्नानुसार परिणामित किए जाने की आवश्यकता है:

समस्त आईसीडी मात्रा पर उगाही	रु. 16.40 करोड़
जोड़िए: जेएनपीटी/एनएसआईसीटी से से प्राप्त भुगतान	रु. 00.36 करोड़
	रु. 16.76 करोड़
घटाइए: जेएनपीटी को दी गई राशि	रु. 2.42 करोड़
आईटीआरएचओ से शुद्ध आय	रु. 14.34 करोड़

बल्कि आईटीआरएचओ गतिविधि से अधिशेष को दर गिराव के ठीक-ठीक आंकड़े की परिणामना के लिए साथ ही न साथ कम किए जाने की आवश्यकता है। केवल आय को समायोजित किए जाने की आवश्यकता है जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है।

**विश्लेषण :** जीटीआईपीएल ने दावा किया है कि दर - गिरावट के ठीक-ठीक आंकड़े की परिणामना के लिए न केवल आय को बल्कि आईटीआरएचओ गतिविधि से अधिशेष को भी, साथ-ही-साथ कम किए जाने की आवश्यकता है। किंतु इस प्रकार का दृष्टिकोण केवल तब ही व्यावहारिक है जब आईटीआरएचओ से संबंधित आय और व्यय का कोई अलग विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए। इस संबंध में अनुरोध के बावजूद जीटीआईपीएल ने न तो, मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश के संबंध में कार्रवाई के दौरान और न ही समीक्षा आवेदन में आईटीआरएचओ सेवा प्रदान करने की लागत प्रस्तुत की है। तथापि जीटीआईपीएल ने, आईटीआरएचओ गतिविधि से उत्पन्नअधिशेष की परिणामना के लिए, रायल्टी को छोड़ते हुए 2009 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा के आधार पर 67% की दर से ईबीटीडी, मार्जिन लागू करने का अब अनुरोध किया है। जीटीआईपीएल द्वारा वर्णित ईबीटीडी संपूर्ण टर्मिनल के लिए अधिशेष है और यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है कि किसी टर्मिनल में संचालित विभिन्न गतिविधियां कंपनी के समग्र अधिशेष में समान हिस्सेदारी कमा कर नहीं दे सकती हैं। उस गतिविधि के लिए प्रासंगिक लागत घोरों को जाने बिना उस विशेष गतिविधि के लिए ईबीटीडी निर्धारित करने हेतु, समग्र रूप से टर्मिनल का ईबीटीडी लागू करना वैज्ञानिक नहीं जान पड़ता है। साथ ही जीटीआईपीएल में विभिन्न अलग-अलग सेवाएं प्रदान करने के लिए निर्धारित प्रशुल्क भी विभिन्न सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ से नहीं है। इस परिस्थिति में यह संभव है कि घाटे में चल रही गतिविधि/गतिविधियों की अधिशेष(मुनाफा) कमाने वाली गतिविधियां आर्थिक सहायता करें। ऐसी स्थिति में आईटीआरएचओ और अन्य गतिविधियों के बीच आर्थिक सहायता के आदान-प्रदान से इंकार नहीं किया जा सकता है। ऐसी स्थिति में आईटीआरएचओ से उत्पन्न होने वाला मुनाफा ( अधिशेष) निर्धारित करने के लिए समग्र रूप में टर्मिनल और आईटीआरएचओ के बीज ईबीटीडी अनुपात पर विचार करना सही नहीं जान पड़ता है। फिर भी, यहां यह नोट करना प्रासंगिक है कि समग्र रूप से टर्मिनल के लिए स्वीकार्य लागत और अनुमेय प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष पर जीटीआईपीएल के मामले में दर -गिरावट निर्धारित करने के प्रयोजन से विचार किया गया है।

(घ) 5.80% की वार्षिक वृद्धि के साथ अनुमानित प्रबंधन उपरिव्यय का सुधार बहुत कम है।

(I) मार्च 2010 का प्रशुल्क आदेश. [पेराग्राफ सं. II (Viii) (एच)]

कम कर दी है। वर्ष 2006 से 2008 के लिए वास्तविक इन्वेंटरी और वर्ष 2009 से 2011 तक के अनुमानों पर जो वर्ष 2006 से 2008 के वास्तविकों के बहुत नजदीक हैं, विचार किया जाना चाहिए।

(i) मार्च 2010 का प्रशुल्क आदेश : [पैरा सं. 11 (vii) (ए) (एए)]

(एए) आर टीजी प्रचालन लागत :

जीटीआईपीएल ने कथितरूप से स्पर्धात्मक बोली आधारपर जून 2006 में, आरटीजी का प्रचालन और अनुरक्षण मेसर्स काल्मार को आउटसोर्स कर दिया है। देखा गया कि जून 2006 में जीटीआईपीएल द्वारा निष्पादित एग्रीमैंट पांच वर्ष की अवधि के लिए है। जीटीआईपीएल और कालमागर के बीच निष्पादित क्रारार की प्रति से यह भी देखने में आया है कि यह अनुबंध आरटीजी मरम्मत, अनुरक्षण और प्रचालनों से संबंधित कार्य का क्रियान्वयन है। जीटीआईपीएल ने व्यय का लेखा तैयार करने के प्रयोजन से आरटीजी प्रचालक श्रमशक्ति लागत के अंतर्गत आरटीजी प्रचालन और अनुरक्षण लागत का एक तिहाई प्रत्यक्ष श्रम लागत के रूप में और शेष दो-तिहाई मरम्मत और अनुरक्षण लागत के रूप में बांटा है। व्यय के आबंटन की बांटा को जीटीआईपीएल द्वारा दो अलग शीर्षों में रखा गया है क्योंकि अन्ततोगत्वा कुल व्यय प्रशुल्क को निर्धारित करने हेतु प्रासंगिक है।

[पैराग्राफ सं. II (ix) (e)]

(ई) कार्यसाधक पूँजी :-

इन्वेंटरी के संबंध में, जीटीआईपीएल ने (पूँजीगत अतिरिक्त पुर्जों से इतर) इन्वेंटरी पर, उपकरणों की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के 50% पर विचार किया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 के अन्तर्गत ईधन को छोड़कर अधिकतम 6 माह के भंडारण की औसत खपत का प्रावधान है। चूंकि भंडार (सामग्री) की खपत पर अनुमान उपलब्ध नहीं हैं, इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा अपनाया गया नजरिया इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में वास्तविक के सत्यापन के अधीन है।

संयोगबश, चूंकि उपकरणों की अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में आरटीजी की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत भी सम्मिलित हैं और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि जीटीआईपीएल ने आरटीजी की मरम्मत और अनुरक्षण आउटसोर्स कर दिया है, आरटीजी की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत को छोड़कर उपकरणों की अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के 50% पर ही विचार किया गया है।

(ii) जीटीआईपीएल द्वारा इसके समीक्षा आवेदन में उठाए गए बिंदु :-

- (क) प्राधिकरण ने मरम्मत और अनुरक्षण लागत में से आरटीजी अनुरक्षण लागत कम कर दी है और वर्ष 2006 से 2011 तक के वर्षों के लिए इन्वेंटरी की गणना, मरम्मत और अनुरक्षण लागत के 50% पर की है। जीटीआईपीएल ने यह इन्वेंटरी छः माह की औसत खपत पर परिणित की है जैसाकि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 में वर्णन किया गया है। मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के 50% पर इन्वेंटरी की गणना की वार्षिक लेखा में प्रतिबिम्बित वास्तविक इन्वेंटरी आंकड़े से तुलना/समानता की जा सकती है।
- (ख) आरटीजी अनुरक्षण लागत को मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में से हटाने के परिणाम स्वरूप, जैसाकि वर्ष 2006 से 2008 तक के वार्षिक लेखा में दिखाया गया है, वास्तविक इन्वेंटरी आंकड़े उनसे भिन्न हो जाते हैं। आरएमक्यूसी एवं आरटीजी जैसे प्रमुख उपस्कर्तों के साथ लाए गए कस्टमाइज्ड अतिरिक्त पुर्जों (जैसाकि वर्ष 2006 से 2008 तक के वार्षिक लेखा में दिखा गया है और जहां डिलिवरी के लिए लीड-टाइम बहुत ज्यादा है और/या पुर्जे आसानी से न मिलते हों, वहां क्रिटिकल स्पेयर्स के कारण वास्तविक इन्वेंटरी बहुत, अधिक है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9, कस्टमाइज्ड अतिरिक्त पुर्जों की इन्वेंटरी पर कोई सीमा नहीं लगाती है। इसलिए, वर्ष

2006 से 2008 तक के लिए वास्तविक इन्वेंटरी आंकड़े और वर्ष 2009 से 2011 तक के अनुमान जो वर्ष 2006-2008 तक के वास्तविकों के बहुत करीब है, पर विचार किया जाना चाहिए। प्राधिकरण द्वारा परिष्कृत (तथा) जीटीआईपीएल के वास्तविक/अनुमानित आंकड़े तुलनात्मक रूप से नीचे दिए हैं:-

(रु. करोड़ में)

वर्ष	वास्तविक			अनुमान		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
जीटीआईपीएल	1.88	5.31	6.64	9.16	9.57	9.99
प्राधिकरण	0.27	1.08	1.93	2.72	2.88	3.05

[जैर. १कि मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं. II (ix) (ई) में दर्ज किया गया है, जीटीआईपीएल ने आरटीजी की मरम्मत और अनुरक्षण का कार्य काल्मार को आउट सोर्स कर दिया है। आरटीजी के अनुरक्षण एवं प्रचालन के लिए काल्मार द्वारा जीटीआईपीएल ५ लीच निष्पादित एग्रीमैंट के अनुसार, काल्मार की अनिवार्यताओं में आरटीजी मरम्मत कार्य का अनुरक्षण लागत ५% की मरम्मत एवं अनुरक्षण हेतु काल्मार द्वारा अतिरिक्त पुर्जों और अवयवों की आपूर्ति, शामिल है। जैर. १कि जीटीआईपीएल एवं काल्मार के बीच निष्पादित एग्रीमैंट की धारा 1.2 एवं ५ से देखा जा सकता है।]

### (III) विश्लेषण :

2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 में एक वर्ष की औसत खपत की मात्रा/सीमा तक पूजीगत पुर्जों को सीमित करने का अनुबंध किया गया है, और इन्वेंटरी की अन्य वस्तुओं के मामले में भंडार (वस्तुओं) की छ: माह की औसत खपत वरी सीमा तक अनुबंध किया गया है, मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में संबंधित कार्यवाही में, जीटीआईपीएल ने, मार्गदर्शियों में प्रदत्त मापदंडों का अनुसरण करते हुए इन्वेंटरी का अनुमान लगाने की बजाय उपकरणों की अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के 50% पर इन्वेंटरी अनुमानित करने का दृष्टिकोण अपनाया। चूंकि भंडार की खपत पर अनुमान उपलब्ध नहीं करवाए गए थे, इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा अपनाये गये नजरिये पर, अगली समीक्षा में सत्यापन के अधीन विचार किया गया था।

समीक्षा आवेदन में, जीटीआईपीएल ने मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के आधार पर अनुमानित इन्वेंटरी की उनकी लेखा-बहियों में प्रदर्शित वास्तविक इन्वेंटरी के साथ तुलना की है। यह ध्यान में रखा जाना है कि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रासंगिक प्रावधान वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में अनुमत करने के लिए इन्वेंटरी के अधिकतमस्तर के लिए मानक प्रदान करता है और एक टर्मिनल प्रचालक द्वारा बरकरार इन्वेंटरी का वास्तविक स्तर प्रासंगिक नहीं है।

वर्ष 2009 के लिए प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम लागत तथा उपकरण प्रचालन लागत (जिसमें प्रचालन लागत और काल्मार को देय आरटीजी की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत भी सम्मिलित है) की मद में अनुमानित व्यय को परिष्कृत करते हुए वर्ष 2008 के लिए वास्तविकों पर 5.80% की वृद्धि अनुमत की गई थी क्योंकि आरटीजी के प्रचालन और अनुरक्षण जीटीआईपीएल एवं काल्मार के बीच निष्पादित एक अन्य अनुबंध से शासित है। आरटीजीके प्रचालन अनुरक्षण जीटीआईपीएल एवं काल्मार के बीच निष्पादित एक अन्य अनुबंध से शासित है आरटीजी के प्रचालन एवं अनुरक्षण के लिए काल्मार को किए जाने वाले अनुबंधीय भुगतान में आवश्यक इन्वेंटरी को बरकरार रखना भी शामिल है। जैसाकि कामचलाऊ अनुबंध को प्रचालन व्यय के अनुमानों में मान्य किया गया है तो भी, परिणाम स्वरूप आने वाला व्यय वृद्धि के अनुमेय स्तर से अधिक था, यह तर्क नहीं दिया जा सकता कि अनुबंध के प्रभाव की इसी विश्लेषण में अन्यत्र हर जगह अनदेखी की जाए।

आरटीजी के पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों के प्रति किए गए लेखा-व्यवहार प्रदान करने के संबंध में पूछे गए एक प्रश्न का उत्तर देते हुए, जीटीआईपीएल ने दिनांक 2 अगस्त 2010 के अपने पत्र के अन्तर्गत एक सूची प्रस्तुत की है जो जीटीआईपीएल द्वारा आरएमक्यूसी, आरएमजीसी तथा स्ट्रैंडरों के लिए पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों की खरीद दर्शाती है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई सूची से कोई प्रयोजन सिद्ध नहीं होता है। क्योंकि यह सूची आरटीजी के संदर्भ में पूंजीगत कलपुर्जों की वास्तविक वार्षिक खपत नहीं प्रदान करती है।

जैसाकि इन्वेंटरी की गणना में कोई गलती दिखायी नहीं दी है, वर्ष 2006 से 2008 तक के वर्षों के लिए वास्तविक इन्वेंटरी और वर्ष 2009 से 2011 तक के वर्षों के लिए अनुमानों के आधार पर समीक्षा के लिए जीटीआईपीएल का अनुरोध अस्वीकृत किया जाता है।

(एच) पिछले अधिशेष का पूर्ण समायोजन प्रशुल्क मार्गदर्शियों के विपरीत है, पिछले अधिशेष का केवल 50% ही समायोजित किया जाना चाहिए।

(i) मार्च 2010 का प्रशुल्क आदेश

[पैराग्राफ सं. 11 (iii) (i) और (vi) (ए)]

(i) जीटीआईपीएल ने अपना प्रचालन 15 मार्च 2006 को आरंभ किया था। और एक अन्तरिम उपाय के रूप में, इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त अनुमोदन के अनुसार जेएनपीटी के दरमान में प्रदत्त प्रशुल्क लगाते हुए सुविधाएं प्रचालित की थीं। जैसाकि पहले बताया गया है, संशोधित दरें 13 अक्टूबर 2006 को ही प्रभाव में आयीं। जीटीआईपीएल को वर्ष 2006 में ₹. 84441.22 लाख का घाटा हुआ था, और उसने वर्ष 2007 और वर्ष 2008 के दौरान स्वीकार्य लागत एवं अनुमेय प्रतिलाभ से क्रमशः ₹. 5419.01 लाख और ₹. 12152.95 लाख अतिरिक्त अधिशेष (मुनाफा) कमाया है। वर्ष 2006 का धाढ़ा समायोजित करने के बाद कथित तीन वर्षों के लिए सकल अतिरिक्त अधिशेष स्थिति ₹. 9130.74 लाख परिणित होती है।

जीटीआईपीएल के वास्तविक भौतिक (व्यावहारिक) निष्पादन का विश्लेषण समग्ररूप से, 2006 से 2008 तक के वर्षों के लिए विचारित अनुमानों की तुलना में, वास्तव में 26% की वृद्धि दर्शाता है। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 अनुबंधित करती है कि यदि प्रोजैक्शन की तुलना में निष्पादनता में वृद्धि 20% से अधिक देखी जाए तो पहले से कमाये गए लाभ में से 50% को, प्रशुल्क के संशोधन के समय समायोजित किया जाएगा। किन्तु, जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात अनुमानों पर भरोसा करते समय, देश के सामान्य आर्थिक विकास की नजर से और इसलिए, उचित समय पर कंटेनर व्यापार में वृद्धि की नजर से इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया कि अनुमानों में भिन्नता के लिए समायोजन पर मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के अनुसार विचार नहीं किया जाएगा किन्तु जैसाकि 26 अगस्त 2006 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं. 12 में रिकार्ड किया गया है, अनुमान भिन्नता के संदर्भ से उत्पन्न होने वाले, यदि कोई हो तो, अतिरिक्त अधिशेष को समायोजित करना पूरी तरह न्यायोचित होगा। संयोगवश, जीटीआईपीएल के वर्तमान दरमान की वैधता 30 जून 2009 तक बढ़ाने वाले दिनांक 27 मार्च 2009 के आदेश के पैराग्राफ 6 में किया गया उल्लेख कि प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 जीटीआईपीएल की वास्तविक प्रत्यक्ष एवं वित्तीय निष्पादनता की केवल 31 दिसंबर 2008 तक समीक्षा के लिए ही लागू की जाएगी, नजर की एक भूल-चूक है। मूल वैधता अवधि की समाप्ति के बाद अर्जित अधिशेष का पूर्ण समायोजन वह शर्त है जो सामान्य आदेश सं. टीएएमपी/23/2003 डब्ल्यू एस दिनांक 30 सितंबर 2008 के माध्यम से सभी पत्तनों/टर्मिनलों के लिए पहले से ही समान रूप से निर्धारित है। इसके अलावा, अनुमान भिन्नता का प्रश्न वर्ष 2009 में तो उठता ही नहीं क्योंकि पिछला प्रशुल्क केवल 2008 तक के अनुमानों पर विचार करके ही निर्धारित किया गया था।

जीटीआईपीएल ने अब तर्क दिया है कि पिछले अधिशेष का समायोजन प्रशुल्क मार्गदर्शियों के संबंधित प्रावधानों द्वारा शासित होना चाहिए जैसाकि बढ़ी हुई मात्रा उसकी प्रचालनीय दक्षता का परिणाम थी। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी इस प्राधिकरण को किसी भी प्रावधान से भिन्न जाने की अनुमति प्रदान करते हैं और इस प्राधिकरण ने वर्णित कारणों से, जीटीआईपीएल के मामले में अनुमान भिन्नता से अलग तरह से निवटने का निर्णय लिया है कि इसके साथ अलग व्यवहार किया जाएगा, एक अग्रिम सूचना थी जो अगस्त 2006 में ही दी गई थी। दूसरे शब्दों में, अगस्त 2006 में प्रदत्त प्रशुल्क वृद्धि, प्रचलित चक्र में अनुमान भिन्नता के प्रभाव को पूरी तरह समायोजित करने वाली शर्त के अधीन थी। पहले से ले लिए गए फैसले की समीक्षा करने का कोई कारण नजर नहीं आता है।

(vi) (क) जीटीआईपीएल ने मई 2009 में प्रस्तुत अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2009-2011 तक के वर्षों के लिए क्रमशः लगभग 12.00 लाख टीईयू, 13.80 लाख टीईयू और 15.80 लाख टीईयू यातायात का अनुमान लगाया था। जीटीआईपीएल के प्रस्ताव पर प्रति क्रिया देते हुए जेएनपीटी ने महसूस किया कि जीटीआईपीएल द्वारा परिगणित यातायात अनुमान अनुदारवादी हैं। इस प्रकरण में आयोजित संयुक्त सुनवाई में, बीसीसीआई ने उल्लेख किया कि 2009 के पूरे वर्ष जीटीआईपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अंपेक्षित यातायात (की मात्रा) पहले ही अर्जित हो चुका है और वर्ष 2009 की समाप्ति को अभी दो माह शेष हैं और उसने जीटीआईपीएल द्वारा प्रदत्त यातायात की ध्यान पूर्वक जांच-पड़ताल किए जाने की मांग की। तदनन्तर, हमारी सलाह पर जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 के यातायात अनुमान को संशोधित किया है और उसे बढ़ाकर 15,18,038 टीईयू कर दिया है। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2010 एवं 2011 के लिए भी इस आधार पर यातायात का वही स्तर बरकरार रखा कि वैश्विक मंदी अभी पूरी तरह से नहीं गई है। जैसाकि बीसीएचए द्वारा ठीक ही आज्ञावद किया गया था, वर्ष 2009 को आर्थिक मंदों के साथ जूझने वाला एक अपवाद वर्ष माना जा सकता है। वर्ष 2009 के उत्तराधि ने पुनरुस्थान की संभावनाएँ जगायीं जो जीटीआईपीएल में मासानुमास मात्रा वृद्धि से भी स्पष्ट होता है। जीटीआईपीएल ने जेएनपीटी में उच्चमांग स्थिति से निपटने के लिए दो अतिरिक्त आरएमक्यूसी और कुछ आरटीजी पर किए निवेश का औचित्य बताया है। ऐसी पृष्ठभूमि में अगले दो वर्षों के लिए माल दुलाई का वही स्तर बनाए रखना बहुत समाधानकारक नहीं लगता है। यह प्राधिकरण अलग-अलग पत्तनों और टर्मिनलों के लिए कोई स्वतंत्र यातायात अध्ययन नहीं करता है। न तो जेएनपीटी ने और न ही ऐसी प्रमुख उपयोग कर्ता एसोसिएशन ने जीटीआईपीएल स्थित संभावित भावी यातायात परिदृश्य पर कई विवरण प्रस्तुत किया है। ऐसी स्थिति में जीटीआईपीएल के यातायात अनुमान का, किसी भी तथ्य एवं कारण के साथ एक पक्षीय संशोधन नहीं किया जा सकता है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात प्रोजैक्शनों पर इस विश्लेषण के प्रयोजन से विश्वास किया जाता है। किन्तु, जीटीआईपीएल को यातायात में वास्तविक निष्पादनता में भिन्नता के कारण यदि कोई अनावश्यक लाभ पहुंचा पाया जाता है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि प्रोजेक्ट यातायात वर्ष 2010 और 2011 के लिए वृद्धि की योजना नहीं करता है, और इस कवायद में अतिरिक्त निवेश पर विचार किया गया है, यातायात में भिन्नता के प्रभाव पर मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के अनुसार विचार नहीं किया जाएगा बल्कि उसे अगले चक्र में पूरी तरह समायोजित किया जाएगा।

(ii) **जीटीआईपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए मुद्दे :**

(क) 2009 से 2011 तक के वर्षों के लिए यातायात प्रोजैक्शन, दिनांक 3 दिसंबर 2009 के इसके पत्र के माध्यम से प्राधिकरण की अपेक्षा के अनुसार वर्ष 2009 से 2011 तक क्रमशः 1.2 मिलि. टीईयू, टीईयू 1.38 मिलि. टीईयू और 1.58 मिलि. टीईयू से प्रति वर्ष 1.51 मिलि. संशोधित कर लिए गए थे, कथित प्रोजैक्शन (ईयर टू डेट) नवंबर 2009 की मालदुलाई पर आधारित हैं जैसाकि जीटीआईपीएल

द्वारा उसके 7 दिसंबर 2009 के प्रस्ताव में वर्णन किया गया है। इसके अलावा जेएनपीटी में व्यापार मात्रा में कुल मिलाकर 8% की गिरावट थी।

- (ख) एक समझदार टर्मिनल प्रचालक के रूप में और व्यापार तथा देश के हित में जीटीआईपीएल अपने संसाधनों का उपयोग करने में अग्रणी है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उद्योग - जगत को जेएनपीटी के उपयोग के लाभ से बंधित नहीं किया जाता है। टर्मिनल मालदुलाई की बढ़वार पूरी तरह से व्यापार - जगत की बढ़वार पर निर्भर हैं जो वर्ष 2009 में 8% कम हो गई, और टर्मिनल केवल सुविधा प्रदाता के रूप में ही काम करता है।
- (ग) मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 में ऐसे प्रोद्भूत किसी भी लाभ के 50% के समायोजन का प्रावधान किया गया है जहां, मुनाफा (अधिशेष) 20% से अधिक है, पूरा-पूरा समायोजन मार्गदर्शियों के विपरीत होगा। इससे टर्मिनल प्रचालक को प्रचालन दक्षता का लाभ नहीं मिलेगा क्योंकि मालदुलाई की सीमा बंदी से व्यापार - जगत को लाभ नहीं मिलेगा और देश का भी नुकसान होगा। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों को बरकरार रखा जाए और किसी भी लाभ के 50% को अगले प्रशुल्क चक्रमें समायोजित किया जाए, यदि लाभ भिन्नता 20% से अधिक है।

(ii) विश्लेषण :

- (क) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13, भावी प्रशुल्क में पिछले अधिशेष के समायोजन के लिए पत्तन प्रचालक के अनुमानों और वास्तविकों के बीच +/- 20% से अधिक प्रत्यक्ष / वित्तीय निष्पादनता अन्तर का मानदंड निर्धारित करता है। इस प्राधिकरण ने, पिछले प्रशुल्क चक्र में जीटीआईपीएल को प्रोद्भूत पिछले अतिरिक्त अधिशेष की मात्रा सुनिश्चित करने से पहले, मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में इस मार्गदर्शी स्थिति का अनुपालन किया है।
- (ख) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.13 भी, नवी शुल्क में पिछले अधिशेष के 50 % के समायोजन का प्रावधान करती है, यदि प्रत्यक्ष / वित्तीय निष्पादनता में +/- 20% से अधिक की भिन्नता (अंतर) है। किन्तु, जीटीआईपीएल को प्रोद्भूत पिछले पूर्व अतिरिक्त अधिशेष को भावी अवधि में समायोजित करने के लिए विचार किया गया था। पिछले समस्त अधिशेष को भावी प्रशुल्क में समायोजित करना इस प्राधिकरण द्वारा अगस्त 2005 के प्रशुल्क आदेश में पहले से लिए गए निर्णय से प्रवाहित होता है। यह शर्त इसलिए लगायी गई थी क्योंकि यह प्राधिकरण वर्ष 2006 से 2008 तक के वर्षों के लिए जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात पूर्वानुमान से पूरी तरह संतुष्ट नहीं था। जैसाकि यह सामने आया, कि प्रहस्तित किया गया वास्तविक यातायात अनुमान से 26% अधिक था। अगस्त 2006 के आदेश में प्रदत्त प्रशुल्क वृद्धि उस शर्त के अधीन थी कि भावी अवधि में पूर्ण अधिशेष समायोजित किया जा सकता है। अगस्त 2006 के आदेश के माध्यम से अनुमोदित प्रशुल्क बिना किसी विलम्ब के जीटीआईपीएल द्वारा लागू कर दिया गया था। आदेश के लाभकारी भाग का आनंद लेने के बाद जीटीआईपीएल उसी आदेश के दुर्वह ताग को छोड़ने की मांग नहीं कर सकता।
- (ग) जीटीआईपीएल ने आर्थिक मंदी के प्रभाव के बरकरार रखते, हुए और किसी यातायात वृद्धि पर विचार किए बिना, वर्ष 2009 के लिए अनुमानित यातायात का स्तर, वर्ष 2010 और 2011 के लिए भी बरकरार रखा। उसी समय, जीटीआईपीएल ने जेएनपीटी में अत्यधिक मांग की स्थिति से निपटने के लिए कंटेनर प्रहस्तन उपकरण पर अतिरिक्त निवेश का प्रस्ताव किया था। मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में, जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात प्रोजैक्शनों पर विश्वास किया गया था और प्रतिलाभ अनुमत करने के प्रयोजन से, कंटेनर प्रहस्तन उपकरण पर अतिरिक्त निवेश को एकाउंट में लिखा गया था। यह इस शर्त पर था कि यातायात में भिन्नता का प्रभाव पर मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के अनुसार विचार नहीं किया जाएगा बल्कि उसे पूरी तरह समायोजित

किया जाएगा। फिर भी, यह स्पष्ट करना आवश्यक है कि समूचे अतिरिक्त अधिशेष पर केवल तभी समायोजन के लिए विचार किया जाएगा यदि अनुमानित और वास्तविक यातायात के बीच भिन्नता (अंतर) +/- 20% से अधिक होगा, जैसाकि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 में अनुबंधित है। इस विशेष बिन्दु को मार्च 2010 के आदेश में स्पष्ट नहीं किया गया था।

(छ) हैच कवर्स के प्रहस्तन रीफरमानीटरिंग प्रभारों खतरनाक कंटेनरों अति विशालकाय पोतान्तरण कंटेनरों और खतरनाक कंटेनरों के पोतान्तरण हेतु प्रस्तावित वृद्धि पर विचार नहीं किया गया।

(i) जीटीआईपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में लाए गए बिन्दु :

(क) (1) जीटीआईपीएल ने खाड़ी के रास्ते हैच कवर प्रभारों में वृद्धि की ओर पोतों पर, प्रचलित दरों से 0.27% वृद्धि की मांग का प्रस्ताव किया है। किन्तु, इस प्राधिकरण ने इस प्रकार की विशिष्ट वृद्धि न प्रदान करने का कारण बताए बिना, वर्तमान दरों पर आद्यांत 10% की कटौती का आदेश दिया है।

(2) जैसाकि हैच कवर प्रहस्तन टर्मिनल को अवसर की क्षति/हानि है, ये सेवाएं व्यापार - जगत के लिए वैल्यू-एडेड - सर्विसिस हैं। अधिक विद्युत खपत और बिजली की बढ़ती हुई प्रति यूनिट दर के कारण रीफरमानीटरिंग प्रभार पर लागत वसूली अपर्याप्त है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित दरों और एनएसआईसीटी स्थित दरों पर जीटीआईपीएल स्थित प्रचलित हैच कवर प्रभारों तथा रीफरमानीटरिंग प्रभारों की तुलनात्मक स्थिति नीचे दर्शायी गई है:-

(राशि : अम. डालरों में)

गतिविधि	जीटीआईपीएल (प्रचलित)	जीटीआईपीएल (प्रस्तावित)	जीटीआईपीएल (अनुमोदित)	जीटीआईपीएल (प्रचलित)
हैच कवर शिपिटंग खाड़ी के रास्ते	72.90	90	65.61	85.71
हैच कवर शिपिटंग पोत पर	29.19	40	26.24	34.30
रीफर मानीटरिंग चार्जेज़	4.86	6.25	4.37	8.57

(ख) खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए जीटीआईपीएल के वर्तमान दरमान में प्रदत्त दरों सामान्य कंटेनरों की दरों से 1.154 गुना अधिक है। आदर्शरूप में, ये दरों सामान्य कंटेनरों की दरों से 1.25 गुना अधिक होनी चाहिए। इसलिए, उतनी मात्रा में, खतरनाक कंटेनरों की दरों को ठीक करने के लिए प्रस्तावित दरमान में एक संशोधन मांगा गया था, उस मांग का अनुमोदित दरमान में पूरा/स्पर्श नहीं किया जाता है, इस प्राधिकरण से दरमान को संशोधित करने का अनुरोध किया जाता है। क्योंकि जेएनपीटी में यह एक स्वीकृत व्यापारिक परंपरा है।

(ग) (i) जीटीआईपीएल का वर्तमान दरमान सामान्य पोतान्तरण कंटेनरों और खतरनाक पोतान्तरण कंटेनरों में कोई मद नहीं करता दोनों के लिए प्रति 20 फीट कंटेनर दर रु. 3540/- है, प्रस्तावित दरमान में जीटीआईपीएल ने खतरनाक पोतान्तरण कंटेनरों के लिए सामान्य पोतान्तरण कंटेनरों की दर का 1.25 गुना प्रस्तावित करके इस गलती को सुधारा है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा स्पर्श नहीं किया गया है।

(ii) इसी प्रकार, अतिरिक्त कंटेनरों (ओडीसी) के पोतान्तरण के लिए दर मी सामान्य पोतान्तरण कंटेनरों के लिए दर का दो गुना किए जाने की आवश्यकता है। इस विशेष दर को भी प्रस्तावित दरमान में ठीक किया गया

था किन्तु अनुमोदित दरमान में यह केवल पोत से यार्ड गतिविधि के लिए दर ( $\text{रु. } 2716 \times 2 = \text{रु. } 5522/-$ ) का दोगुना है। इसे ठीक करके  $\text{रु. } 6372/-$  ( $\text{रु. } 3186 \times 2$ ) किया जाना चाहिए क्योंकि पोतान्तरण कंटेनरों के लिए दरे हमेशा कंपोजिट होती है।

(ii) **विश्लेषण (क) :** जीटीआईपीएल ने खाड़ी के रास्ते हैच कवर शिपिटंग प्रभारों में और पोत पर हैच कवर शिपिटंग प्रभारों में वृद्धि के लिए प्रस्ताव किया था। वृद्धि का यह प्रस्ताव, मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित कार्यवाही में इसके द्वारामांगी गई 0.27% की सामान्य वृद्धि के अलावा था।

जीटीआईपीएल ने न तो कोई औचित्य प्रस्तुत किया और न ही, संबंधित कार्यवाही में कथित प्रशुल्क मद के संबंध में इसके द्वारा मांगी गई वृद्धि के उच्चतर स्तर को राजस्व प्रभाव प्रस्तुत किया है। अधिशेष स्थिति जैसी जीटीआईपीएल की लागत विवरणी में दर्शायी गई है, तात्कालिक रूप से जीटीआईपीएल में प्रचलित स्तर पर थी, इसलिए खाड़ी के रास्ते हैच कवर शिपिटंग और पोत पर हैच कवर शिपिटंग जैसी प्रशुल्क मदों समेत जीटीआईपीएल की तात्कालिक प्रचलित दरों में 10% की गतौती की गई थी।

यह नोट करने लायक है कि जीटीआईपीएल के मामले में हैच कवर शिपिटंग के लिए प्रदत्त दर का सामान्य कंटेनर प्रहस्तन के लिए दर के बीच अनुपात लगभग 94% है जो वही है जो जेएनपीटी द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल पर प्रचलित है। अन्य महात्तमों में (एनएसआईसीटी और इंड्रित कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड को छोड़कर) अन्य कंटेनर टर्मिनलों में देखा गया है कि यह अनुपात लगभग 63% से 79% के बीच है। इसलिए, हैच कवर शिपिटंग के लिए जीटीआईपीएल द्वारा उच्चतर प्रशुल्क के लिए की गई मांग को स्वीकार करने का कोई प्रश्न ही नहीं उठता है।

यह नोट करने योग्य है कि पूर्व-संशोधित दरमान में कंटेनरों के लिए हैच कवर प्रहस्तन तथा सामान्य प्रहस्तन प्रभारों की प्रदत्त दरों में विभेद मार्च 2010 के आदेश में बरकरार रखा गया था। इस विषय में जीटीआईपीएल के दावे को अस्वीकृत किया जाता है।

(xv) अपने प्रस्ताव में जो मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश द्वारा निपटाया गया था, जीटीआईपीएल ने, इसके द्वारा वृद्धि रीफरमानीटरिंग एवं कनैक्शन के बारे में मांगी गई सामान्य वृद्धि से 3021% अधिक की वृद्धि मांगी थी। जीटीआईपीएल ने संबंधित कार्यवाही में न तो कोई औचित्य प्रस्तुत किया और न ही कथित प्रशुल्क मद के संबंध में इसके द्वारा मांगी गई वृद्धि के उच्चतरस्तर के लिए कोई राजस्व निहितार्थ प्रस्तुत किया। पिछले पैराग्राफ में वर्णित कारणों से कथित सेवा के लिए प्रचलित दर मी 10% घटाई गई थी।

रीफर मानीटरिंग एवं कनैक्शन के लिए प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि का आधार विजली की अधिक खपत और विजली की प्रतियूनिट बढ़ती दर को बताया गया है। जैसाकि मार्च 2010 के आदेश के पैराग्राफ सं. 11 (viii) (बी) (बीए) में दर्ज किया गया है, इस प्राधिकरण ने पड़ोसी टर्मिनल एनएस आईसीटी की 12 यूनिट प्रति टीईयू की विद्युत खपत की तुलना में 13.73 यूनिट प्रति टीईयू की विद्युत खपत को स्वीकार कर लिया है। जीटीआईपीएल के लिए उच्चतर विद्युत खपत जीटीआईपीएल में, कथित रूप से, रीफर कंटेनरों की अधिक संख्या में प्रहस्तन किए जाने के कारण स्वीकार की गई है, जैसाकि कथित पैराग्राफ में दर्ज है। मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में विचार की गई  $\text{रु. } 11.46$  प्रति टीईयू की यूनिट दर का यथोचित समय पर जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत दस्ताएवेजी सबूतों द्वारा समर्थन किया गया है। जीटीआईपीएल द्वारा अब ऐसी कोई नई स्थिति प्रस्तुत नहीं की गई है जो रीफर मानीटरिंग एवं कनैक्शन के लिए प्रभारों में वृद्धि की मांग करे।

चूंकि रीफर कंटेनरों के प्रहस्तन से संबंधित खर्चों पर मार्च 2010 के आदेश में विचार विमर्श हो चुका है, रीफर मानीटरिंग एवं कनैक्शन के लिए उच्चतर प्रभार प्रदान न करने से जीटीआईपीएल किसी मुसीबत/मुश्किल में नहीं पड़ जाएगा।

(ग) पोत से यार्ड तक खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभारों के बारे में पूर्व-संशोधित दरमान में प्रदत्त दर, पोत से यार्ड तक सामान्य कंटेनरों के लिए प्रदत्त प्रभारों से 15.38 % अधिक हैं। अपने पिछले प्रस्ताव में जीटीआईपीएल ने खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए, सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों से 25 % अधिक प्रीमियम का प्रस्ताव किया था। चूंकि उस समय, प्रचलित दरों पर आवांत 10% कटौती करने का निर्णय लिया गया था, संशोधन के बाद भी खतरनाक और सामान्य कंटेनरों के बीच 15.38% का अंतर फिर भी बना रहा। संयोगवश खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रीमियम में प्रस्तावित वृद्धि का वित्तीय निहितार्थ उपलब्ध नहीं करदाया गया था।

मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित प्रक्रिया (कार्यवाही) के दौरान जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत आय-अनुमान जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई गणनाओं के संदर्भ से सत्यापित किया गया था। गणनाओं की पुनः जांच करने पर देखा गया है कि खतरनाक कंटेनरों से आय की गणना के लिए, जीटीआईपीएल ने कुछ ऐसी दरों पर भी विचार किया है जो पूर्व-संशोधित दरमान के अनुसार नहीं हैं। जीटीआईपीएल द्वारा इस संबंध में विचार की गई दरें, उस समय खतरनाक कंटेनरों के लिए प्रदत्त प्रचलित दरों से कहीं ज्यादा थीं। उस समय की स्थिति को दर्शाती हुई एक संक्षिप्त तालिका नीचे दी गई है :-

विवरण	मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में विचारित खतरनाक कंटेनरों की संख्या	मार्च 2010 के आदेश के आय अनुमान में विचारित राजस्व		पूर्व-संशोधित दरमान में प्रदत्त दरों पर आधारित राजस्व		गलतों से अनुमानित अतिरिक्त
		दर	राजस्व (रु.)	दर	राजस्व (रु.)	
20	43812	4130	180943560	3540	155094480	25849080
40	5315	6159	32925862	5310	28222650	4703212
40 से बड़ा	4	8260	36044	7080	28320	7724
			213905465		183345450	30560016

गलती से अनुमानित अतिरिक्त आय रु. 305.60 लाख प्रतिवर्ष परिगणित होती है जिसे 2009 से 2011 तक के वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए अनुमानित प्रचालन आय में से बाहर रखे जाने की आवश्यकता है। यह नोट करने लायक है कि जीटीआईपीएल ने इस बात की पुष्टि की है कि दरें केवल दरमानों के अनुसार ही लगाई गई थीं।

2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.7.3, खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों के लिए 25% तक प्रीमियम की इजाजत देती है। वास्तव में, जीटीआईपीएल में मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित प्रस्ताव में खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए इससे पहले प्रदत्त दरों को समुचित रूप से संशोधित किए जाने की आवश्यकता है ताकि कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए प्रदत्त प्रहस्तन प्रभारों पर 25% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया था। इसलिए, खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए इससे पहले प्रदत्त दरों को समुचित रूप से संशोधित किए जाने की आवश्यकतां है ताकि कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए प्रदत्त प्रहस्तन प्रभारों पर 25% प्रीमियमन को लागू किया जा सके। ऊपर वर्णित संशोधन के कारण अनुमानित अतिरिक्त वार्षिक आय नीचे परिगणित की गई है:-

विवरण	मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में विचारित खतरनाक कंटेनरों की संख्या	9.62% के अतिरिक्त प्रीमियम के आधार पर राजस्व	
		दर (रु.)	राजस्व (रु.)
20 फीट	43812	295	1292450.00
40 फीट	5315	442.50	2351887.50
40 फीट से बड़े	4	59 .00	2360.00
			15278787.50

इस प्रकार, अतिरिक्त आय रु. 152.79 लाख प्रति वर्ष परिगणित होती है। (रु. 1986.24 लाख - रु. 1833.45 लाख)

(घ) (i) मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश के माध्यम से अधिसूचित दरमान में आर मार्च 2010 से पहले प्रचलित दरमान में खतरनाक कंटेनरों के पोतान्तरण और अतिविशालकाय कंटेनरों के पोतान्तरण के प्रहस्तन के लिए दरें वही हैं जो क्रमशः सामान्य खतरनाक कंटेनरों और सामान्य ओडीसी कंटेनरों के लिए हैं।

जीटीआईपीएल ने खतरनाक पोतान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए, सामान्य पोतान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों की तुलना में 25% प्रीमियम का प्रस्ताव किया है।

इस बारे में वित्तीय निहितार्थ (परिणाम) प्रस्तुत करने हेतु एक प्रश्न के उत्तर में जीटीआईपीएल ने, डाटा उपलब्ध न होने के कारण अतिरिक्त आय की सही-सही मात्रा बताने में असमर्थता व्यक्त की है। किन्तु, इसने कहा है कि इस मद में आय नगण्य होगी क्योंकि इस श्रेणी में यातायात बहुत कम होगा संयोगवश, जीटीआईपीएल ने न तो यातायात ही प्रस्तुत किया है और न ही मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित इसके प्रस्ताव में इस श्रेणी से आय ही दर्शायी गयी है। किन्तु मार्च 2010 के आदेश से संबंधित प्रशुल्क प्रक्रिया में जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात प्रोजैक्शनों से यह दिखाई देता है कि खतरनाक कंटेनरों की कुल संख्या जीटीआईपीएल के कुल यातायात का लगभग 3% होती है। इस प्रकार, खतरनाक पोतान्तरण कंटेनरों की प्रतिशतता किसी भी प्रकार से 3% से कम होगी।

इस बात को ध्यान में रखते हुए मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.7.3 खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 25% के प्रीमियम की इजाजत देता है। पोतान्तरण खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रचलित प्रभारों को संशोधित किया गया है ताकि सामान्य पोतान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रदत्त दरों पर 25% प्रीमियम प्रभावी किया जा सके।

(ii) जीटीआईपीएल के पूर्व - संशोधित दरमान ने पोतान्तरण ओडीसी समेत सभी अतिविशालकाय कंटेनरों (ओडीसी) के प्रहस्तन के लिए समान दरें प्रदान की थीं। मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित अपने प्रस्ताव में जीटीआईपीएल ने पोतान्तरण ओडीसीज के लिए सामान्य पोतान्तरण कंटेनरों के लिए दरों से दो गुना दरें प्रस्तावित की थीं। किन्तु, इस विश्लेषण में पहले वर्णित कारणों से, पूर्व संशोधित दरों में, जीटीआईपीएल द्वारा किए गए अनुरोध पर अमल किए बिना, 10% कटौती की गई थी।

2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी ओडीसीज के प्रहस्तन के लिए उच्चतर दरों का अनुबंध नहीं करते। एनएसआईसीटी स्थित पड़ोसी टर्मिनल में और जेएनपीटी द्वारा प्रचलित कंटेनर टर्मिनल में ओडीसीज के लिए प्रदत्त दरें पोतान्तरण ओडीसी कंटेनरों और अन्य ओडीसी कंटेनरों के बीच अंतर नहीं करतीं। यह तो स्वीकृत है कि ओडीसीज के प्रहस्तन में अतिरिक्त प्रयास करने पड़ते हैं। किन्तु, लागत ब्यौरों की मात्रा निर्धारित नहीं की गई है और अलग से प्रस्तुत भी नहीं की गई है। यदि कोई अतिरिक्त लागत है तो वह हर हाल में संपूर्ण टर्मिनल के लिए व्यय-अनुमानों में शामिल (निर्वित) है। इसलिए, यह प्राधिकरण इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है। पोतान्तरण ओडीसीज के प्रहस्तन के लिए यदि उच्चतर दरें प्रदान नहीं की जाती हैं तो जो जीटीआईपीएल के लिए कोई कठिनाई नहीं होगी। जीटीआईपीएल अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में पोतान्तरण ओडीसी के प्रहस्तन के लिए उच्चतर प्रभार प्रस्तावित कर सकता है। अपनी मांग के समर्थ में उसे लागत ब्यौरे प्रस्तुत करने होंगे।

ओडीसी कंटेनरों के लिए प्रवास समय (ड्वैल टाइम) प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि पर प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया।

[पैराग्राफ सं. 11(xx)]

(i) मार्च 2010 का प्रशुल्क आदेश

(xx) वर्तमान व्यवस्था में, अत्यधिक ऊंचाई तथा अत्यधिक बड़े आकार के कंटेनर के लिए, लगने वाले सामान्य प्रभारों का 1.25 गुना प्रवास समय प्रभार लगता है। कंटेनरों की कथित श्रेणी के लिए प्रवास-समय प्रभार में प्रचलित 1.25 गुना से दो गुना वृद्धि प्रस्तावित करने का कारण स्तर अस्पष्ट ही रहा है। वर्तमान प्रावधान बिना किसी परिवर्तन के जारी रह सकता है।

(ii) जीटीआईपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में प्रस्तुत बिंदु

जीटीआईपीएल ने ओडीसी कंटेनरों के लिए, सामान्य कंटेनरों के लिए प्रवास-समय प्रभार से दो गुनी दर पर प्रवास-समय प्रभार प्रस्तावित किए हैं। ऐसा इस लिए क्योंकि ओडीसी कंटेनरों की अपेक्षाकृत अधिक स्थान की जरूरत होती है और ओडीसी के ऊपर कंटेनरों का ढेर नहीं लगाया जा सकता। जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में ओडीसी कंटेनरों के लिए प्रवास समय प्रभार, सामान्य कंटेनरों के लिए प्रवास समय प्रभारों का तीन गुना है। किन्तु प्राधिकरण ने अनुमोदित दरमान में सामान्य कंटेनरों के लिए प्रवास समय प्रभार दर के 1.25 गुना पर ओडीसी कंटेनरों के लिए प्रवास प्रभार, ऐसा करने के लिए कोई औचित्य दिए बिना, प्रदान किया है।

(iii) विश्लेषण

जैसाकि जीटीआईपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में स्पष्ट किया गया है, ओडीसी कंटेनर अपेक्षाकृत अधिक स्थान धेरते हैं और कंटेनर्स को ओडीसी के ऊपर ढेर लगाकर नहीं रखा जा सकता है। यह नोट करने योग्य है कि पड़ोसी टर्मिनलों पर ओडीसी कंटेनरों के लिए प्रवास समय प्रभार, सामान्य कंटेनरों के लिए प्रवास समय दर के तीन गुना पर प्रदान किया गया है।

हालांकि कोई विस्तृत परिगणना प्रस्तुत नहीं की गई है, जीटीआईपीएल ने प्रवास समय प्रभार से संबंधित वर्तमान प्रवाधानों में समस्त संशोधन से उत्पन्न कुल अतिरिक्त वित्तीय निहितार्थ की मात्रा रु. 3.38 लाख प्रतिवर्ष निर्धारित की है जिसमें, ऐसा जान पड़ता है, अति विशाल कंटेनरों के लिए प्रवास-समय प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि की मद में अतिरिक्त आय भी शामिल है। जीटीआईपीएल द्वारा बतायी गई इस स्थिति पर विश्वास किया गया। संयोगवश, मार्च 2010 के आदेश से संबंधित यातायात कार्यवाही में जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित ओडीसी यातायात कुल यातायात का लगभग 0.50% ही होता है। इस पृष्ठ भूमि में, यह प्राधिकरण, मार्च 2010 के आदेश से संबंधित यातायात कार्यवाही में जीटीआईपीएल द्वारा इससे पहले प्रस्तावित सामान्य कंटेनरों के लिए प्रवास समय दर के दो गुने पर ओडीसी कंटेनरों के लिए प्रवास समय प्रभार करने हेतु वर्तमान प्रावधान में उपयुक्त संशोधन करना चाहता है।

(ङ) आईसीडी कंटेनरों, पोतान्तरण भरे हुए कंटेनरों और पोतान्तरण खाली कंटेनरों के लिए प्रवास समय प्रभार लगाने के लिए प्रदत्त स्लैब संरचना को उद्योग जगत के चलन के अनुरूप प्रदान किए जाने की आवश्यकता है।

[पैराग्राफ सं. 11 (xix)]

(i) मार्च 2010 का प्रशुल्क आदेश

(xix) कंटेनरों के भंडारण के लिए निःशुल्क प्रवास समय-अवधि के बारे में जीटीआईपीएल ने भरे हुए निर्यात कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि वर्तमान 3 दिन से 7 दिन करने का प्रस्ताव किया है।

आईसीडी कंटेनरों के लिए 15 दिन, पोतान्तरण भरे हुए कंटेनरों के लिए 30 दिन और पोतान्तरण खाली कंटेनरों के लिए 15 दिन की वर्तमान निःशुल्क अवधि को क्रमशः 10 दिन, 7 दिन और शून्य दिन किए जाने का प्रस्ताव है। जीटीआईपीएल ने सूचित किया है कि कंटेनरों का वास्तविक प्रवास समय, वर्तमान व्यवस्था में प्रदत्त निःशुल्क अवधि से कम है और प्रस्तावित व्यवस्था एसएसआईसीटी में प्राप्त हो रही स्थिति के बराबर है। वास्तव में, खाली कंटेनरों के बारे में और आईसीडी भरे हुए कंटेनरों के बारे में जीटीआईपीएल ने एनएसआई में प्राप्त किए जा रहे शून्य

और सात निःशुल्क दिनों की तुलना में, तीन और दस निःशुल्क भंडारण दिवसों से परामर्श किया गया उनमें से किसी ने भी प्रस्तावित परिवर्तनों पर कोई आपत्ति नहीं उठायी है। वर्तमान निःशुल्क प्रवास समय में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।

(ii) **जीटीआईपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए बिंदु:**

प्रवास समय प्रभार की गणना के लिए जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित और प्राधिकरण द्वारा, दरमान में अनुमोदित दिनों की स्लैब / पायदान में अंतर हैं। इनका विवरण नीचे दिया गया है -

(क) **खंड डी : आईसीडी - भरे हुए एवं खाली आयात एवं निर्यात कंटेनर्स रेल द्वारा संवाहित :**

स्लैब	जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित
निःशुल्क दिन	10	10
पहला स्लैब	11-15 दिन	11-30 दिन
दूसरा स्लैब	16-30 दिन	31-45 दिन

(ख) **खंड ई : पोतान्तरण - भरे हुए कंटेनर्स**

स्लैब	जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित
निःशुल्क दिन	7 दिन	7 दिन
पहला स्लैब	8-15 दिन	8-45 दिन
दूसरा स्लैब	16-30 दिन	उसके बाद

(ग) **खंड एफ : पोतान्तरण - खाली कंटेनर्स :**

स्लैब	जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित
निःशुल्क दिन	शून्य/कोई नहीं	शून्य/कोई नहीं
पहला स्लैब	7 दिन तक	7 दिन तक
दूसरा स्लैब	8-15 दिन	8-30 दिन

यह नोट करने योग्य है कि 15-15 दिन के प्रखंडों में दिनों के स्लैब तैयार करना उद्योग-जगत का चलन है। इस चलन/परंपरा का जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में अनुपालन किया जा रहा है। कंटेनरों के कम प्रवास समय प्रभार के अंतर्गत आने से जीटीआईपीएल को राजस्व का घाटा होगा।

(iii) **विश्लेषण :**

विभिन्न प्रचालन आरंभ करने के समय पर, जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटी, दोनों ने जेएनपीटी में प्रचलित दर - संरचना को अपनाया, इस प्रकार, जेएनपीटी पर प्रचालन कर रहे सभी टर्मिनल्स की प्रचलित भंडारण स्लैब संरचना समान थी। तदनंतर जेएनपीटी एवं एनएसआईसीटी ने आईसीडी एवं पोतान्तरण कंटेनरों के लिए प्रवास समय प्रभार की स्लैब संरचना में परिवर्तन करने के लिए इस प्राधिकरण को अलग-अलग प्रस्ताव भेजे। जीटीआईपीएल ने इस बारे में एक अलग प्रस्ताव रखने की बजाय, इस विषय को इसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव का भाग बना दिया।

मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश का पैराग्राफ सं. 11 (xix) , आईसीडी कंटेनरों और पोतान्तरण भरे हुए और खाली कंटेनरों से संबंधित निःशुल्क दिनों में कमी/गिरावट का विश्लेषण करते हैं। प्रक्रिया/कार्यवाही में, जो मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश के रूप में परिणत हुआ, जीटीआईपीएल ने, हमारे द्वारा इस आशय का विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, निःशुल्क भंडारण दिवस घटाने/हटाने के परिणामस्वरूप पड़ने वाला वित्तीय प्रभाव प्रस्तुत नहीं किया। तथापि, इस प्राधिकरण ने, यथा प्रस्ताव घटाए गए निःशुल्क समय को अनुमोदित कर दिया किन्तु उसने अनुवर्ती/परवर्ती प्रभारों के स्लैब में कोई परिवर्तन लागू नहीं किया। जीटीआईपीएल ने अब वित्तीय प्रभाव को रु. 3.38 लाख प्रति वर्ष के रूप में स्पष्ट किया है। एनएसआईसीटी, सीसीटीएल एवं जेएनपीटी द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल के वर्तमान दरमानों में प्रदत्त प्रवास समय प्रभार लगाने के लिए स्लैब संरचना सामान्य रूप से 15-15 दिन के प्रखंडों में है। आईसीडी कंटेनरों और पोतान्तरण कंटेनरों (भरे हुए और खाली) के संबंध में भंडारण प्रभारों के लिए स्लैब संरचना, जैसीकि जीटीआईपीएल ने प्रस्तावित की थी, अनुमोदित की जाती है।

#### (अ) एक दरवाजा खोलने से संबंधि सशर्तता प्रदान करना :-

इस प्राधिकरण में 3 मार्च 2010 के आदेश के पैराग्राफ सं. 11 (xxiv) के माध्यम से, अन्य बातों के साथ, एक दरवाजा खोलने के लिए रु. 1000/- प्रति कंटेनर प्रभार इस आधार पर अनुमोदित किया कि पड़ौस में एनएसआईसीटी के कंटेनर टर्मिनल में ऐसी ही एक प्रशुल्क मद और दर अनुमोदित की गई है। एनएसआईसीटी, चैनैकंटेनर टर्मिनल लिमि. (सीसीटीएल) एवं विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमि. (वीसीटीपीएल) जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों के दरमानों में एक व्याख्यात्मक नोट के साथ एक दरवाजा खोलने की दर है जो यह कहता है कि एक दरवाजा खोलने संबंधी प्रभार केवल उसी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए लागू है जिसमें केवल एक ही दरवाजा खोले रखने की आवश्यकता है।

(जैसे: ब्याज) और जब दरवाजा खोला जाना और उसे सुरक्षित रखना टर्मिनल के भीतर ही किया गया हो, अन्य कंटेनर टर्मिनलों के दरमान में प्रदत्त नोट के अनुरूप, एक दरवाजा खोलना को पारिभाषित करने वाला नोट अब, जीटीआईपीएल के अधिसूचित दरमान में डाला गया है।

एसएसएपीएल ने स्पष्टीकरण मांगा है कि क्या कथित सेवा वैकल्पिक है। एनएसआईसीटी में प्राप्त हो रही स्थिति के अनुरूप, एक दरवाजा खोलने (खुलवाने) से संबंधित सेवा वैकल्पिक होगी और जीटीआईपीएल द्वारा, केवल उपयोगकर्ता के अनुरोध पर ही प्रदान की जाएगी।

11.1 ऊपर दिए गए विश्लेषण के प्रकाश में, पिछला अधिशेष, वर्ष 2006 और मार्च 2010 तक के वर्षों के परिमाणीकृत, निम्नलिखित कारण से संशोधित घोषित किया जाता है:-

(रु. लाखों में)

क्र. सं.	मद्दें/वस्तुएं	2006	2007	2008	2009	3 माह	2010 कुल
(i)	वित्त एवं विविध आय	-	227.99	-	-	-	227.99
(ii)	आईटीआरएचओ आय का भाग-जेएनपीटी को दिया गया	-	-	-	336.63	84.16	420.79
(iii)	खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन से आय	-	-	-	305.60	76.40	382.00
(iv)	विदेशी मुद्रा हानि कुल योग	(0.30) (0.30)	- 22.7.99	- -	- 642.23	- 160.56	(0.30) 1030.48

इस प्रकार 2006 से मार्च 2010 तक की अवधि के लिए संशोधित पिछली अवधि का अधिशेष निम्नानुसार निर्धारित किया जाता है:-

वर्ष 2006 एवं मार्च 2010 तक के वर्षों के लिए अतिरिक्त अधिशेष -जैसाकि मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में निर्धारित है	रु. 11843.59 लाख
घटाइएः ऊपर वर्णित समायोजनों का प्रभाव वर्ष 2006 और मार्च 2010 तक के वर्षों के लिए संशोधित शुद्ध अधिशेष	रु. 1030.48 लाख रु. 10813.04 लाख

11.2 3 मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए (पिछले अधिशेष के समायोजन से पहले) परिभाणीकृत (व्हान्टिफाइड) अनुमानित अधिशेष निम्नानुसार संशोधित किया गया है:-

क्र.सं.	मर्दै	2010 (9 माह)	2011	कुल योग
1.	पिछले अधिशेष के समायोजन से पहले निर्धारित शुद्ध अधिशेष, मार्च 2010 के आदेश में	167026	3392.22	5062.48
2.	घटाइएः समीक्षा आवेदन के कारण लागू किया गया समायोजन			
	(i) जेएनपीटी को भुगतान किया गया आईटीआरएचओ आय का भाग	(252.47)	(336.63)	(580.10)
	(ii) खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन से आय	(229.20)	(305.60)	(534.80)
3.	पिछले अधिशेष के समायोजन से पहले संशोधित शुद्ध अधिशेष	118.59	2749.99	3938.58
4.	पिछले अधिशेष के समायोजन से पहले निर्धारित शुद्ध अधिशेष में भिन्नता (क-ख)	481.67	642.23	1123.90

11.3 चूंकि आईटीआरएचओ की मद में, कोई कमी नहीं लागू की गई है, आईसीडी कंटेनरों के रेल प्रहस्तन प्रचालनों से पैदा होने वाली वर्ष 2011 में रु. 1415.48 लाख की और (वर्ष 2010 के नौ महिनों की अवधि के लिए समानुपातिक रूप से) रु. 1061.61 लाख की अनुमानित संशोधित प्रचालन आय को संशोधित अनुमानित प्रचालन आय में से घटाए जाने की जरूरत है।

11.4 जैसाकि इस विश्लेषण के पिछले भाग में कहा गया है, खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों में प्रस्तावित संशोधन से उत्पन्न होने वाली अतिरिक्त आय (रु. 152.79 लाख) और आईसीडी तथा पोतान्तरण कंटेनरों के प्रवास समय प्रभार की स्लैब संरचना में परिवर्तन से उत्पन्न होने वाली अतिरिक्त आय (रु. 3.38 लाख) का कुल योग रु. 154.17 लाख रूपये प्रतिवर्ष परिगणित होता है। इस प्रकरण में, आदेश की अधिसूचना में लगने वाले समय पर विचार करते हुए संशोधनों के वित्तीय प्रभाव पर जनवरी 2011 से दिसंबर 2011 तक ही विचार किया गया है।

11.5 समीक्षा आवेदन में पिछले अधिशेष के समायोजन से पहले निर्धारित शुद्ध अधिशेष में भिन्नता, आईटीआरएचओ आय को छोड़कर, संशोधित प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में नीचे दर्शायी गई है :-

ऊपर वर्णित समायोजन के बाद 1 अप्रैल 2010 से 31 दिसंबर 2010 तक की अवधि के लिए पूर्व संशोधित प्रशुल्क पर अनुमानित प्रचालन आय जोड़िएः वर्ष 2011 में नई प्रशुल्क मदों से उत्पन्न होने	रु. 93379.44 लाख
	रु. 1+7156.17 लाख

वाली अतिरिक्त आय	
घटाइए: आईटीआरएचओ आय	रु. 1-72477.09 लाख
संशोधित प्रचालन आय	रु. 91058.52
मार्च 2010 के आदेश में और समीक्षा आवेदन में पिछले अधिशेष के समायोजन से पहले निष्पादित शुद्ध अधिशेष से भिन्नता संशोधित प्रचालन आय के %के रूप में भिन्नता	रु. 1123.90 लाख 1.23%

12.1 उपरोक्त विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि मार्च 2010 के आदेश में निर्धारित शुद्ध अधिशेष जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन के कारण किए गए समायोजन का प्रभाव 1.23 तक ही है। इस प्रकार, समीक्षा आवेदन से उभरने वाली भिन्नता का प्रभाव मामूली सा है। मार्च 2010 में आदेशित प्रशुल्क की एक वर्ष से कुछ अधिक समय के भीतर समीक्षा की जानी है। यहां यह उल्लेख करना भी समुचित होगा कि जनवरी 2009 से मार्च 2010 तक की अवधि के लिए पिछला अधिशेष अनुमानों पर आधारित है। इन पहलुओं को ध्यान में रखते हुए और प्रशुल्क में स्थिरता बनाए रखने की दृष्टि से, मार्च 2010 के आदेश के माध्यम से, पहले अर्जित करेगा, जैसाकि पहले बताया गया है। इसलिए रु. 16.17 लाख की अतिरिक्त आय अनुमोदित दरों को छेड़ा नहीं गया है। यह नोट करना भी उचित होगा कि प्रशुल्क के स्तर में यथास्थिति बनाए रखकर, पिछले अधिशेष की उपलब्धता के कारण, जीटीआईपीएल किसी कठिनाई का सामना नहीं करेगा।

12.2 गिरावट/कमी की वही दर बरकरार रखकर, जो मार्च 2010 के आदेश में लागू की गई थी। अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 तक की अवधि में समायोजित किए जाने वाले पिछले अधिशेष की राशि में परिवर्तन किया जाता है। वर्तमान दरमान की वित्तीय स्थिति को बरकरार रखने के लिए अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए रु. 5156.58 लाख की राशि चाहिए। जीटीआईपीएल, अनुमोदित किए जाने वाले प्रशुल्क समायोजनों से, जनवरी 2011 से दिसंबर 2011 तक की अवधि में रु. 15.17 लाख की अतिरिक्त आय समायोजित करने के बाद रु. 5000.41 लाख शेष बचा पिछला अधिशेष अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 तक की अवधि में समायोजित किया जाना होगा। इस प्रकार, मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में घोषित रु. 7698.28 लाख की राशि की बजाय, वर्ष 2012 से आरंभ होने वाले अगले प्रशुल्क चक्र में रु. 5812.63 लाख की राशि समायोजित की जाएगी। संशोधित लागत विवरणी संलग्नक -I के रूप में संलग्न है।

12.3 चूंकि जीटीआईपीएल के दरमान में संशोधनों से पैदा होने वाले वित्तीय प्रभाव पर जनवरी 2011 से विचार किया गया है, संशोधित प्रवाधान 1 जनवरी 2011 से प्रभावी होंगे।

13. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्रविचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित निर्णय लेता है:-

- (i) मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश के माध्यम से, पहले से आदेशित दर गिरावट की मात्रा में कोई परिवर्तन आवश्यक नहीं है।
- (ii) पिछली अवधि (वर्ष 2006 और मार्च 2010 तक) से संबंधित असमायोजित पिछला अधिशेष रु. 5812.63 लाख पर वर्ष 2012 से आरंभ होने वाले प्रशुल्क चक्र से समायोजन के लिए विचार किया जाना है।
- (iii) दिनांक 3 मार्च 2010 के आदेश के माध्यम से अधिसूचित जीटीआईपीएल के वर्तमान दरमान में प्रवाधान निम्नलिखित प्रावधानों द्वारा प्रतिस्थापित किए जाते हैं।

(क) खंड - 3 के अंतर्गत वर्तमान उपखंड 'ए' निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाता है:-

'ए' पत्तन के क्रेनों का उपयोग करते हुए :-

विवरण	विदेशगामी (रु. में)			तटीय (रु. में)		
	20 फीट	40 फीट	40 फीट से बड़ा	20 फीट	40 फीट	40 फीट से बड़ा
भरा हुआ कंटेनर	3451.50	5177.25	6903.00	2070.90	3106.35	4141.80
आईसीडी कंटेनर	3451.50	5177.55	6903.00	2070.90	3106.35	4141.80
पोतान्तरण कंटेनर	3982.60	5973.75	7965.00	2389.50	3584.25	4779.00

(ख) खंड - 9 के अंतर्गत उपखंड - एफ निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाता है :

'एफ' एक दरवाजा खोलने संबंधी प्रभार - प्रति कंटेनर रु. 1000.00

(एक दरवाजा खोलने संबंधी प्रभार कंटेनर के प्रहस्तन के लिए

लागू किया जा सकता है जिसमें कंटेनर का एक दरवाजा खुला

रखने की आवश्यकता होती है (जैसे - ब्याज) और दरवाजा खोलना

और उसकी सुरक्षा टर्मिनल में ही की जाती है।

(ग) खंड -10 के अंतर्गत उपखंड ठी, ई एवं एफ को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया गया है: ढी - रेल द्वारा संवाहित आईसीडी-भरे हुए और खाली आयात तथा निर्यात कंटेनर

विवरण	विदेशगामी (रु. में)			तटीय (रु. में)		
	20 फीट	40 फीट	40 फीट से बड़ा	20 फीट	40 फीट	40 फीट से बड़ा
पहले 10 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
11 से 15 दिन	3.03	6.07	9.10	141.66	283.32	424.95
16 से 30 दिन	6.07	12.13	18.20	283.32	566.64	849.87
उसके बाद	12.13	24.26	36.40	566.64	1133.28	1699.74

### ई. पोतान्तरण भरे हुए कंटेनर

विवरण	विदेशगामी (रु. में)			तटीय (रु. में)		
	20 फीट	40 फीट	40 फीट से बड़ा	20 फीट	40 फीट	40 फीट से बड़ा
पहले 7 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
8 से 15 दिन	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
16 से 30 दिन	6.90	13.81	20.71	322.38	644.79	967.10

## एफ. पोतान्तरण खाली हुए कंटेनर

विवरण	विदेशगामी (रु. में)				तटीय (रु. में)	
	20 फीट	40 फीट	40 फीट से बड़ा	20 फीट	40 फीट	40 फीट से बड़ा
पहले 7 दिन	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
8 से 15 दिन	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
उसके बाद	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

(घ) खंड - 10 के अंतर्गत नोट में वर्तमान सब-नोट (ii) को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाता है:-

- (ii) अत्यधिक ऊंचाई और अत्यधिक आकार वाले कंटेनरों के लिए प्रवास समय प्रभार लगाने वाले सामान्य प्रभार का दोगुना होगा।
- (iv) संशोधित प्रावधान 1 जनवरी 2011 से प्रभावी होंगे।
- (v) यह स्पष्ट किया जाता है कि वर्ष 2009 से 2011 तक ग्राह्य लागत और जीटीआईपीएल को प्रोद्भूत होने वाले अनुमेय प्रतिलाभ से अधिक संपूर्ण अतिरिक्त अधिशेष पर अगले चक्र में समायोजन के लिए केवल तब विचार किया जाएगा यदि अनुमानित एवं वास्तविक यातायात के बीच भिन्नता +/- 20% से अधिक होगा, जैसा मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदारियों की धारा 2.13 में अनुबंधित है।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विजापन III/4/143/10-असा.]

संलग्नक-१

गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीटाईपीएल)  
समीक्षा के बाद 2006 से 2011 तक के वर्षों के लिए समेकित लागत विवरण

अ.क्र	विवरण	वर्ष 2006, 2007 वर्ष 2008 के लिए वार्ताविहार और प्रायोगिकत्व द्वारा संभवता के बाद वर्ष 2008 और वर्ष 2010 तक के लिए अनुमति					अपेक्षा से विस्तर 2010 तक की असमिया और वर्ष 2011 के अनुमति जैसे वार्ष 2010 के आधार पर में विचार दिए गए		अपेक्षा से विस्तर 2010 तक की असमिया और वर्ष 2010 के अनुमति जैसी प्रायोगिकत्व द्वारा संभवता की गई	
		2006	2007	2008	2009	2010*	2010**	2011	2010***	2011
	वार्तावात (टॉइलेट्स)	387873	1178415	1520778	1518034	379508	1138525	1518034	1138525	1518034
I	कुल प्रशासन आय									
	(i) केन्द्रीय प्रशासन आय	1205324309	4063519815	5448609784	5335968323	1333992081	4050143354	5400191138	4001976242	5335968323
	कुल	1206324309	4063519815	5448609784	5335968323	1333992081	4050143354	6400191138	4001976242	5335968323
II	प्रबलन लागत (मूल द्वारा घोषिकरण)									
	(i) प्रबलन एवं प्रबलनाम	3109612	44374526	63984345	76659740	17578561	52735683	67113606	52735683	67113606
	(ii) उपकरण प्रबलन लागत	156700271	306125419	440870403	542819279	136174434	408523303	563327511	408523303	563327511
	(iii) उपकरण लागत	59242262	167908361	215805265	314233000	83114629	249343866	351741108	249343866	351741108
	(iv) विविध करार के अनुसार देय एवं किराए	230718869	300600193	312722090	323425952	83857009	251571026	349634126	251571026	349634126
	(v) शैमा	48143212	52660795	45057372	47670699	12608900	37826700	53360865	37826700	53360865
	(vi) अन्य लाय	19310177	21821516	3473001	36363451	9618136	28854407	40703950	28854407	40703950
	(vii) तकनीकी सेवा शुल्क	-	-	142334266	14898400	39091275	117273825	164161575	117273825	164161575
	कुल (से vii)	517224603	883490410	1255143748	1490070531	382042843	1146128829	1590042742	1146128829	1590042742
III	मूल्य द्वारा	278869463	851183614	955872704	1245332374	331289153	993867460	1288063033	993867460	1288063033
IV	उपरियाय									
	(i) प्रबलन एवं प्रशासन उपरियाय	135268332	194672866	266263759	302328217	79965813	239897440	338415322	239897440	338415322
	(a) समाप्त उपरियाय	208832722	321867188	450444844	47570645	126052936	378158867	533456023	378158867	533456023
	(ii) प्रशासक अवय एवं अप्रकट मुद्रानां	20500000	20500000	20500000	5125000	15375000	20500000	15375000	20500000	15375000
	राहट आँक	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	कुल (से vii)	364601054	637040054	737228603	799394862	211143749	533431246	892371345	633431246	892371345
V	प्रबलन अविशेष/प्राटा;	44629189	1781805337	2500364731	1801166557	409516235	1276715818	1629714019	1228548706	1566491204
	(ii) (iii)-(vii)-(vi)									
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमटाई)	1286631	17193891	36517280	-	-	-	-	-	-
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमटाई)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	एक रुप आँक-एक रुप (VI) - (VII)	1286631	17193891	36517280	-	-	-	-	-	-
IX	आय और कर के से पहले अविशेष (V) + (VI)	45955693	1799993228	2636882011	1801166557	409516235	1276715818	1629714010	1228848706	1685801204

X	मिलायित भूजे	791179233	8532643807	8810577740	10311174734	2311883344	6835560032	8085576896	6835560032	8085576896
XI	मिलायित भूजे प्रतिवर्ष	890007864	1279896586	1321586682	1649787957	368989535	1108689805	1290492304	1108689805	1290492304
XII	बक्सा उपर्युक्त	64.58%	88.89%	95.30%	76.17%	76.00%	76.00%	76.17%	76.00%	76.17%
XIII	बगला उपर्युक्त के लिए सामान्यित आवश्यकता	890007864	1279896586	1321586682	1649787957	368989535	1108689805	1290492304	1108689805	1290492304
XIV	चुद अधिकारी (अधिकारी) (IX) - (XII)	-844091783	519102642	1215295349	1513798	33619700	16712013	333221715	116859101	24936900
XV	जेटीएपीएल द्वारा 2008 से 2009 तक अंतिम प्रतिवर्ष के बाद कालावधि चुद अधिकारी जनवरी 2010 से मार्च 2010 तक भी अवधि के लिए और जनवरी के बाद अनुमानित चुद अधिकारी का सम्पादन अंत तक 2010 से दिसंबर 2014 तक 5 सप्ताह किए गए			1081304508			177652730	238870306	214303423	285737897
XVI	जेटीएपीएल का कुल अधिकारी						-344678942	576022021	333162524	560736797
XVII	चुद अधिकारी (घाटा) प्रधान आय के % के रूप में (XVII)						8.51%	10.87%	8.32%	10.51%
XVIII	अंत चुद अधिकारी (घाटा) प्रधान आय के % के रूप में						9.74%		9.57%	

**जोट :**

- जनवरी 2010 से मार्च 2010 तक 3 माह की अवधि के लिए अनुमान
- अंत तक 2010 से दिसंबर 2010 तक 9 माह की अवधि के लिए अनुमान

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 23rd December, 2010

No. TAMP/31/2010-GTIPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application filed by the Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL) for review of its Order dated 3rd March, 2010, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports****Case No. TAMP/31/2010-GTIPL**

The Gateway Terminals India Private Limited

....

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 3rd day of November, 2010)

This case relates to an application dated 25 March 2010 received from the Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL) for review of the Order dated 3 March 2010 passed by this Authority disposing of its proposal for general revision of tariff.

2. This Authority had passed an Order dated 3 March 2010 disposing of the general revision proposal of GTIPL. This Order was notified in the Gazette of India on 16 March 2010 under Gazette No.71 and has come into force with effect from 1 April 2010, after expiry of 15 days.

3. In accordance with clause 3.3.1. of the tariff guidelines of March 2005, the GTIPL has filed an application dated 25 March 2010 for review of the Order dated 3 March 2010. Subsequently, the GTIPL has submitted an addendum dated 30 April 2010 to its review application dated 25 March 2010. The points made by GTIPL for review are summarised below:

- GTIPL had adjusted an amount of Rs.3.06 Crores each for the years 2009 to 2011 towards credit notes in the Income estimation. The Authority has disallowed this amount.
- Other income generated from profit on sale of assets, liabilities written-back and miscellaneous income is not in the ordinary course of business and needs to be excluded from income estimations.
- Net income from ITRHO of Rs.14.34 Crores each for the years 2009 to 2011 needs to be adjusted in the income instead of Rs.16.76 Crores adjusted by the Authority each for the said three years. The surplus from the ITRHO activity also needs to be reduced simultaneously to arrive at the accurate figure of rate reduction.

- (D). Moderation of estimated Management overheads with annual increase of 5.80% is meagre.
- (E). The Authority has reduced the RTG maintenance cost from the Repairs and Maintenance Cost for calculation of inventory. The actual inventory for the year 2006 to 2008 and the estimates for the years 2009 to 2011, which are very close to actuals for the year 2006 to 2008, should be considered.
- (F). Full adjustment of past surplus contravenes the tariff guidelines. Only 50% of the past surplus should be adjusted.
- (G). Increase proposed to handle Hatch Covers, reefer monitoring charges, hazardous containers, transhipment Over Dimensional Containers and transhipment hazardous containers not considered.
- (H). Increase proposed in dwell time charges for ODC containers not considered by the Authority.
- (I). Slab structures prescribed for levy of dwell time charges for ICD containers, transhipment loaded containers and transhipment empty containers need to be prescribed in line with industry practice.

4. Clause 3.3.1. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates that application of review of any tariff Order will be entertained to the limited extent of errors apparent on the face of records considered in the relevant proceedings, provided such an application is filed within 30 days of the notification of the Order in the Gazette of India.

5. While the review application made by GTIPL was being scrutinized, Seahorse Ship Agencies Private Limited (SSAPL) vide its email dated 26 April 2010 has made the following main submissions:

- (i). In Order No.TAMP/49/2008-GTIPL dated 3 March 2010, the Authority has approved the charge of Rs.1000 per Container towards one door opening, by quoting the meaning and reasons given in the paragraph 13(xxix) of NSICT Order No.TAMP/14/2008-NSICT dated 19 September 2008 passed by the Authority. As a result, an error in the NSICT Order of using the word 'optimal' in the last sentence of the said paragraph instead of 'optional' is also carried forward. SSAPL requests to issue a clarification stating that the one door opening charges are optional and applicable only if the customer requests for the service.
- (ii). Further, it may be important to specify the services associated with these charges, as mentioned in NSICT, CCTL and VCTPL, only the tariff amount will get adopted, without the related service being provided.

6. The GTIPL in its letter dated 25 March 2010 has, interalia, stated that it has paid an amount of Rs.2.42 Crores to JNPT towards its share of mixed train handling charges for the period from January 2009 to November 2009. Since the GTIPL did not furnish any documentary evidence in support of this payment made to JNPT, the JNPT was requested vide our letter dated 28 June 2010 to furnish the details regarding the payments received by it from GTIPL towards mixed train handling share. The JNPT vide its letter dated 2 July 2010 has furnished the details of month wise amount received by it from GTIPL towards its share of mixed train handling charges for the financial year 2008-09 and 2009-10. The month wise amount stated to have been received by JNPT for the relevant period from January 2009 to December 2009 is as follows:

Sl. No.	In the year 2009	Amount in Rs.
1.	January	NIL
2.	February	6,31,397
3.	March	NIL
4.	April	12,38,669
5.	May	16,16,998
6.	June	54,12,641
7.	July	58,54,724
8.	August	43,96,558
9.	September	50,39,387

10.	October	44,95,828
11.	November	47,42,900
12.	December	37,12,257
	Total	3,71,41,359

7.1. A hearing on the case in reference was held on 9 July 2010 at the Office of this Authority in Mumbai. The GTIPL made the power point presentation of its review application. GTIPL has made its submissions at the hearing.

7.2. As decided at the hearing, the GTIPL was advised to furnish some additional information/ clarification vide our letter dated 13 July 2010. The GTIPL has responded vide its letters dated 22 July 2010 and 2 August 2010. The queries raised by us and the response of the GTIPL are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of GTIPL																																																																														
1.	<p>Documentary evidence to substantiate the payments made to Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) relating to Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO).</p>	<p>GTIPL has furnished a summary of ITRHO payments made in the year 2009 to JNPT and NSICT, which is reproduced below:</p> <table> <thead> <tr> <th colspan="4">Summary of ITRHO payment made in 2009 Amount in INR</th> </tr> <tr> <th>Month</th> <th>JNPT</th> <th>NSICT</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jan 09</td> <td>(52,56,107)</td> <td>(70,993)</td> <td>(53,27,100)</td> </tr> <tr> <td>Feb 09</td> <td>5,62,000</td> <td>-</td> <td>5,62,100</td> </tr> <tr> <td>Mar 09</td> <td>(55,92,514)</td> <td>(1,81,728)</td> <td>(57,74,242)</td> </tr> <tr> <td>Apr 09</td> <td>11,23,200</td> <td>-</td> <td>11,23,200</td> </tr> <tr> <td>May 09</td> <td>14,66,000</td> <td>-</td> <td>14,66,000</td> </tr> <tr> <td>Jun 09</td> <td>49,07,200</td> <td>-</td> <td>49,07,200</td> </tr> <tr> <td>July 09</td> <td>53,08,000</td> <td>-</td> <td>53,08,000</td> </tr> <tr> <td>Aug 09</td> <td>39,86,000</td> <td>-</td> <td>39,86,000</td> </tr> <tr> <td>Sep 09</td> <td>45,68,800</td> <td>-</td> <td>45,68,800</td> </tr> <tr> <td>Oct 09</td> <td>40,76,000</td> <td>-</td> <td>40,76,000</td> </tr> <tr> <td>Nov 09</td> <td>43,00,000</td> <td>-</td> <td>43,00,000</td> </tr> <tr> <td>Dec 09</td> <td>33,65,600</td> <td>-</td> <td>33,65,600</td> </tr> <tr> <td>Total Receipts</td> <td>(1,08,48,621)</td> <td>(252721)</td> <td>(1,11,01,342)</td> </tr> <tr> <td>Total Payments</td> <td>3,36,62,800</td> <td>-</td> <td>3,36,62,800</td> </tr> </tbody> </table> <p>In support of the payments made to JNPT, the GTIPL has furnished copies of invoices raised by it against JNPT. As per the above information furnished by GTIPL, it has paid an amount of Rs.3,36,62,800/- to JNPT towards ITRHO.</p> <table> <tbody> <tr> <td>Collection on entire ICD volumes 4,10,276 TEUs X Rs. 400 =</td> <td>16,41,10,400</td> </tr> <tr> <td>Add payment received from</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(i). JNPT</td> <td>1,08,48,621</td> </tr> <tr> <td>(ii). NSICT</td> <td>2,52,721</td> </tr> <tr> <td></td> <td>17,52,11,742</td> </tr> <tr> <td>Less Amount paid to JNPT</td> <td>3,36,62,800</td> </tr> <tr> <td>Net Income from ITRHO (Rs.)</td> <td>141548942</td> </tr> </tbody> </table> <p>(i). The GTIPL has produced copies of invoices raised by it against NSICT for Rs.2,52,721. That being so, the amount of Rs.1.08 Crores mentioned by GTIPL as a receipt from NSICT in the summary of ITRHO payment appears to be actually the payment received from JNPT, as per caption mentioned in the table.</p> <p>(ii). Since the summary given by GTIPL takes into account the receipt of Rs.2,52,721 from NSICT, the Net Income from ITRHO furnished by GTIPL at Rs.14.12 Crores is updated to Rs. 14,15,48,942/- considering the ITRHO receipt from NSICT.</p>	Summary of ITRHO payment made in 2009 Amount in INR				Month	JNPT	NSICT	Total	Jan 09	(52,56,107)	(70,993)	(53,27,100)	Feb 09	5,62,000	-	5,62,100	Mar 09	(55,92,514)	(1,81,728)	(57,74,242)	Apr 09	11,23,200	-	11,23,200	May 09	14,66,000	-	14,66,000	Jun 09	49,07,200	-	49,07,200	July 09	53,08,000	-	53,08,000	Aug 09	39,86,000	-	39,86,000	Sep 09	45,68,800	-	45,68,800	Oct 09	40,76,000	-	40,76,000	Nov 09	43,00,000	-	43,00,000	Dec 09	33,65,600	-	33,65,600	Total Receipts	(1,08,48,621)	(252721)	(1,11,01,342)	Total Payments	3,36,62,800	-	3,36,62,800	Collection on entire ICD volumes 4,10,276 TEUs X Rs. 400 =	16,41,10,400	Add payment received from		(i). JNPT	1,08,48,621	(ii). NSICT	2,52,721		17,52,11,742	Less Amount paid to JNPT	3,36,62,800	Net Income from ITRHO (Rs.)	141548942
Summary of ITRHO payment made in 2009 Amount in INR																																																																																
Month	JNPT	NSICT	Total																																																																													
Jan 09	(52,56,107)	(70,993)	(53,27,100)																																																																													
Feb 09	5,62,000	-	5,62,100																																																																													
Mar 09	(55,92,514)	(1,81,728)	(57,74,242)																																																																													
Apr 09	11,23,200	-	11,23,200																																																																													
May 09	14,66,000	-	14,66,000																																																																													
Jun 09	49,07,200	-	49,07,200																																																																													
July 09	53,08,000	-	53,08,000																																																																													
Aug 09	39,86,000	-	39,86,000																																																																													
Sep 09	45,68,800	-	45,68,800																																																																													
Oct 09	40,76,000	-	40,76,000																																																																													
Nov 09	43,00,000	-	43,00,000																																																																													
Dec 09	33,65,600	-	33,65,600																																																																													
Total Receipts	(1,08,48,621)	(252721)	(1,11,01,342)																																																																													
Total Payments	3,36,62,800	-	3,36,62,800																																																																													
Collection on entire ICD volumes 4,10,276 TEUs X Rs. 400 =	16,41,10,400																																																																															
Add payment received from																																																																																
(i). JNPT	1,08,48,621																																																																															
(ii). NSICT	2,52,721																																																																															
	17,52,11,742																																																																															
Less Amount paid to JNPT	3,36,62,800																																																																															
Net Income from ITRHO (Rs.)	141548942																																																																															

		(iii). As can be seen from the summary furnished by GTIPL, it has reported a figure of Rs. 3,36,62,800/- as ITRHO payment to JNPT for the year 2009. As brought out earlier, the JNPT has reported a figure of Rs.3,71,41,359 for the same period. It is seen from the copies of invoices raised by JNPT and produced by GTIPL that the amount claimed by JNPT is inclusive of applicable taxes. The amount reported by GTIPL is exclusive of Taxes. Therefore, the amount of Rs. 3,36,62,800/- is only relevant for the purpose of analysis.]												
2.	Separate cost statements for each of the years under consideration giving the details of income and expenditure arising from the ITRHO activity.	<p>The income from ITRHO activity works out to be as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>Amt in Rs. Crores</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Collection on entire ICD volumes (410,276 TEUs X INR 400)</td><td>16.40</td></tr> <tr> <td>Add: payment received from JNPT</td><td>1.08</td></tr> <tr> <td>Less: amount paid to JNPT</td><td>3.36</td></tr> <tr> <td><b>Net income from ITHO</b></td><td><b>14.12</b></td></tr> </tbody> </table> <p>It is not possible to work out the exact cost details pertaining to ITRHO activity. Therefore, the EBITDA margin based on the annual accounts of 2009 excluding royalty at the rate of 67% may be applied while arriving at the surplus generated from the ITRHO activity. Thus the surplus works out to INR 6.99 crores and INR 9.321 crores for the years 2010 (April 2010 to December 2010) and 2011 respectively.</p>	Particulars	Amt in Rs. Crores	Collection on entire ICD volumes (410,276 TEUs X INR 400)	16.40	Add: payment received from JNPT	1.08	Less: amount paid to JNPT	3.36	<b>Net income from ITHO</b>	<b>14.12</b>		
Particulars	Amt in Rs. Crores													
Collection on entire ICD volumes (410,276 TEUs X INR 400)	16.40													
Add: payment received from JNPT	1.08													
Less: amount paid to JNPT	3.36													
<b>Net income from ITHO</b>	<b>14.12</b>													
3.	Annual revenue implication from each of the proposed amendments to the scale of rates.	<p>The annual revenue implication from the proposed amendments to the scale of rates is as given in the table below.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Amendment to SOR</th><th>Amt in INR</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hatch cover shifting</td><td>8,227,820</td></tr> <tr> <td>Reefer monitoring</td><td>84,905,185</td></tr> <tr> <td>Storage</td><td>337,691</td></tr> <tr> <td>Hazardous</td><td>(15,278,962)</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>78,191,734</b></td></tr> </tbody> </table> <p>The annual revenue implication for changes in the TP hazardous and TP ODC containers can not be worked out due to data unavailability. However, the revenue will be negligible since the traffic handled in this category will be very less.</p>	Amendment to SOR	Amt in INR	Hatch cover shifting	8,227,820	Reefer monitoring	84,905,185	Storage	337,691	Hazardous	(15,278,962)	<b>Total</b>	<b>78,191,734</b>
Amendment to SOR	Amt in INR													
Hatch cover shifting	8,227,820													
Reefer monitoring	84,905,185													
Storage	337,691													
Hazardous	(15,278,962)													
<b>Total</b>	<b>78,191,734</b>													
4.	Documentary evidence along with a detailed note on the accounting treatment given to the capital spares of RTGs.	<p>The inventory includes capital spares of RMQC, RMG and spreaders. These are the capital spares customized and procured from the manufacturers – from ZPMC and NSL for QC, RMG and spreaders respectively. An inventory amounting to INR 3.29 crores pertaining to QCs and RMGCs and INR 1.45 crores pertaining to spreaders purchased directly from the manufacturers constitute total inventory of INR 9.88 crores as of December 2009, nearly 50% of the total inventory value. [GTIPL has furnished separate list of capital spares of RMQC, RMGC and of Spreaders showing the amount of Rs.3.29 Crores and Rs.1.45 Crores respectively] These parts are critical spare parts which need to be in stock since they are not indigenously available and take a long time to get manufactured.</p>												

	<p>Subsequently, GTIPL vide its letter No. GTIPL/TAM10/Tariff Proposal/14, dated 2 August 2010 has produced certificates from the manufacturers—ZPMC and NSL certifying these items as capital spares procured for QC, RMGC and spreaders.</p> <p>In addition to the capital spares, there are critical parts which are procured from other than the manufacturers. The critical parts worth of Rs.7.92 Crores constitute 80% of the total inventory value. (The GTIPL has produced an itemwise list of the critical parts which shows the total value at Rs.7.92 Crores). These items are non-moving as can be seen from the inventory aging report as of December 31, 2009. While making provision for slow-non moving items, these critical parts are excluded being critical in nature.</p>
--	---

7.3. In addition to the above stated response, the GTIPL in its letter dated 22 July 2010 has made the following additional submissions:

(i). The rate reduction works out to 8.20% after making the corrections as set out in the earlier letters except ITRHO surplus adjustment and inventory adjustments. After adding the additional revenue arising from the proposed amendments in the SOR, the rate reduction works out to 7.86% as tabulated below:

	INR in million	%
<b>Tariff Reduction as per TAMP Order</b>		<b>10.06%</b>
Less : impact of GTI request		
Credit Notes disallowed by TAMP	<b>10.8</b>	-0.80%
Management overheads as per Proposal	77	-0.72%
Non-operating income (2006-08)	78	-0.30%
ITRHO Revenue reduction (payments to JNPT)	42	-0.04%
<b>Tariff Reduction, after GTI's suggestions</b>		<b>8.20%</b>
Add:		
Impact due to changes in SOR	78	1.72%
Hatch cover shifting	8.3	0.18%
Reefer monitoring	84.9	1.87%
Storage	0.3	0.01%
Hazardous	-15.3	-0.34%
Less:		
ITRHO - adjustment in Surplus	163	-1.76%
Inventory - basis actuals		-0.30%
<b>Rate Reduction - post suggestions</b>		<b>7.86%</b>

(ii). GTIPL has mentioned in its earlier letter dated March 25, 2010 that the annual increment in the salary works out to 14.51% in the year 2009. The % increment for the year 2010 has now been finalized at 16.43%. [GTIPL has furnished a statement showing the percentage increase of 16.43% in the year 2010]. It has once again requested to consider the increase in management overheads by 15% each year under consideration. The same point has been raised by JNPT in its latest proposal applying increment rate of 10% due to annual increment of 3% and increase in D.A of 7%.

8.1. The review application filed by GTIPL included review of rates prescribed for handling hazardous containers, among other items, in the Order dated 3 March 2010. The income estimation furnished by GTIPL during the proceedings relating to the tariff Order of March 2010 showed that the GTIPL had considered Rs.4130 per 20' container, Rs.6195 per 40' container and Rs.8260 for above 40' container, as against the corresponding rate of Rs.3540/-, Rs.5310/- and Rs.7080/- as prescribed in the Scale of Rates that prevailed prior to March 2010 Order, for estimation of income from handling hazardous containers. In this regard, the GTIPL was requested vide our letter dated 29 October 2010 to confirm that it has levied the rates for handling hazardous containers as prescribed in the Scale of Rates that prevailed prior to March 2010 Order and not the rates considered by it in income estimation during the years 2009 and 2010.

8.2. The GTIPL vide its letter dated 29 October 2010 has confirmed that during the period prior to March 2010, the handling for hazardous containers have been levied with rates as prescribed in the Scale of Rates as published by this Authority.

9. The proceedings relating to the hearing in this case are available on records at the office of this Authority. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. A summary of the points made by GTIPL in its review application, the extract of the relevant paragraphs of the Order dated 3 March 2010 and our analysis thereon are furnished below:

(A). **GTIPL has adjusted an amount of Rs. 3.06 Crores each for the years 2009 to 2011 towards credit notes in the Income estimation. The Authority has disallowed this amount.**

(i). **Tariff Order of March 2010: [Paragraph No.11 (vii) (a) & (c)]**

"(a). The GTIPL has furnished a detailed computation of handling income from container handling activity with reference to the existing rates and the projected traffic for the years 2009 to 2011. Apart from estimation of income from handling foreign containers, transhipment, hazardous and over dimensional containers, the GTIPL has furnished income estimation from handling lock bins, hatch cover, shut outs, lift on / lift off activity, extra transportation of transhipment containers, reefer power charges etc., for the year 2009 and considered uniformly for the years 2010 and 2011. The income estimation as shown in the cost statement is found to be more by Rs.4.65 lakhs each for the year 2009 to 2011 than the estimates shown in the workings. The reason for this difference remains unexplained. We have gone by the estimates as shown in the workings

The GTIPL has considered the income estimations arising out of Inter Terminal Rail Handling Operations. (ITRHO) of ICD containers moved by rail. The ITRHO income works out to Rs.1641.11 lakhs each for the years 2009 to 2011. In addition, the GTIPL has considered the estimated receipts from JNPT and NSICT as share for mixed train handling of ICD containers at Rs.35.73 lakhs each for the years 2009 to 2011. The aggregate of the estimated ITRHO income works out to 1676.84 lakhs each for the years 2009 to 2011.

No traffic of coastal containers for the years 2006 to 2011 is reported. The GTIPL has, therefore, not considered the coastal income in the income estimation".

"(c). The operating income estimated by GTIPL for the years 2009 to 2011 is after adjustment of rebate at the level of Rs.1523.25 lakhs each for the year 2009 to 2011. Likewise, the GTIPL has adjusted some Credit Notes to the tune of Rs.360.22 lakhs each for the year 2009 to 2011 as debits in the income calculation. Allowing rebates is a management decision of the GTIPL and tariff fixing exercise cannot recognise it. This Authority in any case is not concerned with the discretionary treatment given by GTIPL on case to case basis. Adjustment of Credit Notes does not appear to be relevant in the income calculation. We have gone by the income estimated by the GTIPL as per the existing Scale of Rates of GTIPL".

(ii). **Points made by GTIPL in its review application:**

(a). In the cost statements submitted by GTIPL in the latest proposal, revenue for the year 2009 to 2011 had been projected for 15,18,304 TEUs per annum at the revenue per TEU of Rs.3444 after considering the rebate. Before factoring the rebate, the revenue per TEU works out to Rs.3544 which was the revenue per TEU till November 2009. In the break up of the income there is a negative figure of Rs.3.06 crores adjusted for the credit notes issued per year for three years.

The particular amount has been disallowed by the Authority on the ground that the adjustment of credit notes does not appear to be relevant in income calculation.

(b). The amount of credit note issued from January to November 2009 is Rs.3.30 crores which includes the following:

- (1). Rs.2.42 crores paid to JNPT for mixed train handling share.
- (2). Transhipment volume rebate and coastal rebate.
- (3). Incorrect Billing: GTIPL bills at full rate for the coastal container at first instance and then pass on the credit for 40% rebate. This is as per Scale of Rates. Similarly, credit for transhipment volume rebate is passed on later after the volumes are consolidated. The revenue projection does not include coastal containers and transhipment containers. Hence, adjustment for these rebates is done in the credit note figures.

GTIPL billing system has two separate modules for billing and issuance of credit notes. The credit notes are issued for wrong billing of miscellaneous income such as category change from hazardous to normal, wrong levy of shut out charges and ICD without match, etc. The adjustments pertaining to credit notes are not factored in the data received from billing module to have reconciliation in place and avoid complication. These are shown as a separate line item in our calculation. These are not towards volume rebates and waivers.

An amount of Rs.3.06 crores per year was thus estimated (as against Rs.3.30 crores for January – November 2009) for full year projections of 2009 to 2011 for the purpose as mentioned above.

(c). The monthly revenue of GTIPL is audited by the Statutory Auditors as required by the License Agreement to ensure accuracy of the payment of revenue share to JNPT. The revenue before factoring rebate for the period January 2009 to November 2009 duly audited which support the revenue per TEU at Rs.3544. GTIPL will furnish the details of revenue certificates and the income statements for the period from January 2009 to November 2009, if the Authority requires.

(iii). Analysis:

(a). Revenue was estimated in the cost statement furnished by GTIPL in the proceeding relating to tariff Order of March 2010 based on average realisation of Rs.3444/- per TEU. The GTIPL also furnished detailed workings for the revenue estimated. The revenue as per the workings and the revenue stated in the cost statement differed. The difference remained unexplained. Since the workings furnished by GTIPL took into account the projected volumes and the then existing tariff for the respective categories of containers, the revenue as derived from the workings were taken into account after checking, for the purpose of analysis of the case.

(b). In the estimate of operating income considered in the tariff Order of March 2010, an amount of Rs.360.22 lakhs pertaining to Credit notes was added back for each of the years 2009 to 2011 on the ground that allowing rebates is a management decision of GTIPL and the tariff fixing exercise cannot recognize it. It is relevant here to note that the nature of the Credit Notes issued by GTIPL was not explained in the income calculations furnished by GTIPL. The position that the amount pertaining to Credit Notes comprises of the amount paid to JNPT towards the share of the operator for the mixed trains handled by JNPT, coastal and transhipment rebate and incorrect billing, is brought out only in the review application filed by the operator.

(c). To a query in this regard, the GTIPL has reported with documentary evidence the payment of Rs.336.63 lakhs during the year 2009 to JNPT towards mixed train handling. Notably, the JNPT has acknowledged the receipt of Rs.336.63 lakhs from GTIPL. In view of the above, the amount of Rs.336.63 lakhs is excluded from the income estimates for the year 2009. Since estimated income for the years 2010 and 2011 was maintained at the same level as that of 2009, the amount of Rs.336.63 lakhs pertaining to ITRHO is excluded from the income estimates for the year 2010 and 2011 also.

(d). With reference to GTIPL claiming exclusion of transshipment volume rebate and coastal rebate from the operating income, it is relevant here to mention that the Scale of Rates approved in March 2010 contains provision for allowing transhipment rebate and coastal rebate. Therefore, there is a need to factor the rebate towards transhipment and coastal containers in the income estimates. The GTIPL has neither in the tariff proceeding relating to the March 2010 Order nor in the Review application has quantified the amount towards transhipment rebate and coastal rebate. Further, giving effect to coastal rebate does not arise, since GTIPL has not estimated any coastal traffic for the years 2009 to 2011 in the tariff proceeding relating to the Order of March 2010. With regard to incorrect billing, it is relevant here to mention that the GTIPL has neither in the tariff proceeding relating to the Order of March 2010 nor in the Review application, quantified the amount towards incorrect billing. No review in this regard is called for, since GTIPL has not substantiated any error apparent on the face of the Order.

**(B). Other income generated from profit on sale of assets, liabilities written-back and miscellaneous income is not in the ordinary course of business and needs to be excluded from income estimations.**

(i). Tariff Order of March 2010: [Paragraph No.11 (iii) (c) (i) & (ii)]

"(c) (i). *The actual operating income for the years 2006 to 2008 reported in the audited annual accounts of GTIPL is considered.*

(ii). *The income streams of GTIPL also include other income like interest on fixed deposits, interest on secured loans, liabilities written back, exchange gain, profit on sale of assets, miscellaneous income, recoveries from suppliers and scale of scrap. The GTIPL has not considered other income in its cost statement on the ground that the other income does not form part of operating income.*

*The items of income namely recovery from suppliers, profit on sale of assets, liabilities written back, miscellaneous income and sale of scrap appear to be arising out of operation of the facilities at GTIPL. Therefore, these items of other income are considered in this analysis. Since Return on Capital Employed (ROCE) is allowed, interest on Loans is not separately allowed as an item of cost in fixation of tariff of major port trusts/ private terminals. The interest cost is, therefore, not separately recognised in this analysis. The interest income on fixed deposits and the exchange gain arising out of servicing of foreign currency loans are also not treated as part of other income."*

(ii). Points made by GTIPL in its review application:

(a). Other income to the tune of Rs.12.86 lakhs, Rs.3.99 crores and Rs.3.65 crores have been added for the years 2006, 2007 and 2008 respectively in the cost statement moderated by the Authority. It includes profit on sale of assets, liabilities written back and miscellaneous income such as suppliers penalty, scrap sale, etc. The revenue generated from these activities is not in the ordinary

course of business and thus not an operating income and needs to be excluded from the cost statement.

(b). There is an error in the amount of other income included for the year 2007, whereby an amount of Rs.3.52 crores is taken under the head "Recovery from Suppliers" whereas the actual amount under this head is Rs.1.25 crores. Hence, other income included for the year 2007 also needs a correction to Rs.1.73 crores as against Rs.3.99 crores.

(iii). **Analysis:**

(a). The other income namely recovery from suppliers, profit on sale of assets, liabilities written back, miscellaneous income and sale of scrap was considered under Finance & Miscellaneous income in the case of GTIPL in line with the general practice followed while fixing tariff for all major ports and private terminals operating thereat. That the revenue generated from the above mentioned items is not in the ordinary course of business is not established by GTIPL. No extraordinary circumstance has been brought out by GTIPL warranting deviation from the general approach uniformly followed by this Authority in this regard. As such, the claim of GTIPL to exclude the revenue generated on account of the above mentioned items from the operating income does not merit consideration.

(b). GTIPL has pointed out an error in the total amount considered by us under Finance & Miscellaneous Income for the year 2007.

An amount of Rs.399.92 lakhs was considered by us under Finance & Miscellaneous Income for the year 2007 in the tariff Order of March 2010. The break-up of the total amount of Rs.399.92 lakhs is as given below:

		(Rs. in Lakhs)
(i).	Recovery from supplier	352.58
(ii).	Liabilities written back	4.75
(iii).	Profit on sale of assets	1.83
(iv).	Miscellaneous Income	40.76
	Total	399.92

The audited annual accounts of GTIPL for the year 2007 shows an amount of Rs.124.59 lakhs towards recovery from suppliers and the amount of Rs.352.58 lakhs considered by us actually relates to exchange gain arising out of servicing of foreign currency loans. The exchange gain is not treated as part of other income, as recorded in the relevant paragraph of the tariff Order of March 2010. Thus, the error needs to be rectified. The difference between the amount of Rs.352.58 considered by us in the tariff Order of March 2010 and the actual amount of Rs.124.59 lakhs as shown in the audited annual accounts of GTIPL works out to Rs.227.99 lakhs (Rs.352.58 lakhs – Rs.124.59 lakhs) which needs to be excluded from the Finance & Miscellaneous income considered for the year 2007.

However, it is also noticed now that the Annual Accounts for the year 2006 shows Exchange Loss to the tune of Rs.30181/- . Since Exchange gain is excluded from the Cost statement, Exchange loss also ought to have been excluded in the Cost statement forming part of March 2010 Order. Accordingly, a sum of Rs.30181/- is reduced from 'Other Expenses' forming part of Operating Expenses for the year 2006. The Annual Accounts for the year 2008 does not reflect any Exchange Loss.

(C). **Net income from ITRHO of Rs. 14.34 Crores each for the years 2009 to 2011 needs to be adjusted in the income instead of Rs. 16.76 Crores adjusted by the Authority each for the said three years. The surplus from the ITRHO activity also needs to be reduced simultaneously to arrive at the accurate figure of rate reduction.**

(i). **Tariff Order of March 2010:** [Paragraph No.11 (vii) (second paragraph of sub paragraph (a)) and Paragraph No.11 (xii)]

"(vii). *The GTIPL has considered the income estimations arising out of Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO) of ICD containers moved by rail. The ITRHO income works out to Rs.1641.11 lakhs each for the years 2009 to 2011. In addition, the GTIPL has considered the estimated receipts from JNPT and NSICT as share for mixed train handling of ICD containers at Rs.35.73 lakhs each for the years 2009 to 2011. The aggregate of the estimated ITRHO income works out to 1676.84 lakhs each for the years 2009 to 2011."*

"(xii). *The results disclosed by cost statement is summarized as shown in the table given herein under:*

Details	2010 (April 2010 to December 2010)	2011 January 2011 to December 2011
Operating income	40501.43	54001.91
Net Surplus (+)/ Deficit(-)	3446.79	5760.92
Net Surplus (+) Deficit (-) as a percentage of operating income	8.51%	10.67%
Average surplus for the period 1 April 2010 to 31 December 2011		9.74%

*The cost position depicts an average surplus of 9.74% for the period 1 April 2010 to 31 December 2011. There is, therefore, no justification to grant the proposed increase of 0.27%. On the contrary, the existing tariff is to be reduced for the relevant period to fit into the cost plus method adopted.*

*This average net surplus position of 9.74% is with reference to the estimated operating income for the period 01 April 2010 to 31 December 2011 and the estimated operating income for the said period is inclusive of the estimated income arising out of rail handling operations of ICD containers (ITRHO).*

*As stated earlier, the estimated income arising out of rail handling operations of ICD Containers works out to Rs.1676.84 lakhs each for the years 2010 and 2011. If considered proportionately for the remaining period of nine months of the year 2010, this income will be Rs.1257.63 lakhs. Since the tariff for the ITRHO containers is governed by a separate tariff Order and commonly applicable to all the terminals at JNPT, the reduction warranted by the cost position will not be applicable on the existing rate of Rs.400 per TEU for ITRHO of ICD containers. Taking into account the net surplus of Rs.3446.79 lakhs and Rs.5,760.92 lakhs for the relevant period and considering the adjusted estimated operating income of 39243.81 Lakhs and Rs.52325.08 lakhs for the period 1 April 2010 to 31 December 2010 and 1 January 2011 to 31 December 2011, respectively, the average net surplus as a percentage of operating income works out to 10.05%. The existing tariff level is reduced by 10% across-the-board. The revised tariff to be approved will come into effect from 1 April 2010 and remain valid till 31 December 2011."*

(ii). Points made by GTIPL in its review application:

The Authority has made ITRHO income adjustments and thus reduced the income by Rs.16.76 crores from the operating income for the years 2009 to 2011. The income from mixed rail handling needs to be calculated as follows:

Collection on entire ICD volumes	Rs.16.40 crores
Add: Payment received from JNPT / NSICT	Rs.0.36 crores
	<b>Rs.16.76 crores</b>
Less: Amount paid to JNPT	Rs.2.42 crores
<b>Net income from ITRHO</b>	<b>Rs.14.34 crores</b>

Not only the income needs to be adjusted as reflected above but also the surplus from ITRHO activity needs to be reduced simultaneously to arrive at the accurate figure of rate reduction.

(iii). Analysis:

The GTIPL has claimed that not only the income but also the surplus from ITRHO activity needs to be reduced simultaneously to arrive at the accurate figure of rate reduction. However, such an approach is feasible only if a separate analysis of income and expenses related to ITRHO is furnished. Inspite of a request in this regard, the GTIPL has neither during the proceedings relating to the tariff Order of March 2010 nor in the Review application has furnished the cost of providing ITRHO service. However, the GTIPL has now requested to apply the EBTD margin at the rate of 67% based on the audited annual accounts of 2009 excluding royalty to arrive at the surplus generated from the ITRHO activity.

The EBTD mentioned by GTIPL is the surplus for the terminal as a whole and it is needless to mention that the various activities carried out in a terminal may not return the same share in the overall surplus of the Company. Application of EBTD of the terminal as a whole to determine the EBTD for a particular activity without knowing the cost details relevant for that activity does not appear to be scientific. Also, the tariff fixed for rendering various individual services at GTIPL is not with reference to the cost of providing the respective services. In the circumstance, there is a possibility of deficit making activity/(ies) being cross subsidized by the surplus making activity/(ies). In that case, the flow of cross-subsidisation between the ITRHO and other activities cannot be ruled out. That being so, consideration of the EBTD ratio for the terminal as a whole to ITRHO to determine the surplus arising out of ITRHO does not appear to be correct. Anyway, it is relevant to note that only the additional surplus, over and above the admissible cost and permissible return for the terminal as a whole, has been considered for the purpose of determining the rate reduction incase of GTIPL.

(D). Moderation of estimated Management overheads with annual increase of 5.80% is meager.(i). Tariff Order of March 2010: [Paragraph No.11 (viii) (h)](h) Overheads

*In respect of Management & Administration Overheads the GTIPL has proposed increase of 17% for the year 2009 over the actuals for the year 2008 and an increase of 18% each for the years 2010 and 2011 over the respective previous years. In respect of General Overheads, the operator has proposed 10.55% increase for the year 2009 over the actuals for the year 2008 and around 7% increase for the years 2010 and 2011 over the respective previous years.*

*The reason cited for the proposed quantum of increase is the reported merit increases and performance bonus for 2010. The GTIPL has also stated that it has considered an expenditure of Rs.2.06 Crores per annum based on the bill raised by JNPT for deployment of CISF personnel as miscellaneous charges.*

As brought out earlier, Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of March 2005 requires that the expenditure projection of the major ports / private terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of WPI. Accordingly, the estimated Management and Administration overheads, for the year 2009 is moderated applying an escalation factor of 5.80% on the actuals for the year 2008 and thereafter the claim of Rs.2.06 Crores made by the JNPT in May 2009 reportedly towards cost of deployment of CISF personnel is considered for the year 2009. The estimates for the year 2010 and 2011 are moderated applying the escalation factor of 5.8% per annum taking the year 2009 as base.

The estimated General Overheads is moderated for the year 2009 to 2011 in line with the admissible escalation factor of 5.80% per annum taking the actuals for the year 2008 as base."

(ii). Points made by GTIPL in its review application:

- (a). The increase in salary consists of two factors namely merit increase and bonus. Such factors are decided based on a systematic study done by reputed agency "Mercer" each year. Such study includes the industry wise existing pay scales and the corrections required taking into account inflation.
- (b). The comparative figure of management overheads of 2008 over 2007 shows an overall increase of 36% partly due to increase in number of employees and 15% due to annual rise in the salary. The same methodology has been adopted since inception and is included in the audited accounts of the company submitted to the Authority for the years 2006 to 2008. In the industry where attrition rate is very high, it is difficult to retain the employees with a meagre annual increase of 5.8%. The annual increase for the year 2010 has been decided at 14.5% (GTIPL has furnished a statement to show average increase of 14.50% in salary for white and blue collar employees).

(iii). Analysis:

This Authority is guided by the revised tariff guidelines which require the expenditure to be estimated based on the current WPI (for all commodities) and adjusted for traffic growth. The WPI is applied to escalate the expenditure estimations for the future period, furnished by the major port trust and private terminals operating thereat.

This Authority has uniformly applied the applicable escalation factor in moderation of the expenditure projections including salary expenses in disposing of the tariff proposals of Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL), India Gateway Terminals Private Limited (IGTPL) and Cochin Port Trust (COPT) during the financial year 2009-10 vide Orders dated 28 July 2009, 5 August 2009 and 23 February 2010 respectively. The plea of GTIPL does not merit consideration.

(E). The Authority has reduced the RTG maintenance cost from the Repairs and Maintenance Cost for calculation of inventory. The actual inventory for the year 2006 to 2008 and the estimates for the years 2009 to 2011, which are very close to actuals for the year 2006 to 2008 should be considered.

(i). Tariff Order of March 2010

[ First sub para of Para No. 11 (viii) (a) (aa)]:

"(aa). RTG Operating Cost:

The GTIPL has outsourced reportedly on a competitive bidding basis the operation and maintenance of RTGs to M/s. KALMAR in June 2006. It is seen that the agreement entered into by GTIPL in June 2006 is for a period of 5 years. As

also seen from the copy of the agreement entered between GTIPL and KALMAR, the contract is a package for execution of the work relating to RTG repairs and maintenance and operations. The GTIPL has apportioned one third of the RTG operations and maintenance cost under RTG operators manpower cost as direct labour cost and the remaining two third under Repairs & Maintenance cost for the purpose of accounting the expenditure. The quantum of allocation of the expenditure to two different heads made by GTIPL is considered since ultimately the total expenditure is relevant for deciding on tariff."

[Paragraph No.11 (ix) (e)]

"(e).

Working Capital:

With respect to inventory, the GTIPL has considered the inventory (other than capital spares) at 50% of the estimated repair & maintenance cost of equipments. Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005 prescribes a maximum of 6 months average consumption of stores excluding fuels. Since the estimates on the consumption of stores are not made available, the approach adopted by GTIPL in this regard is considered subject to verification with reference to actual in the next review of its tariff.

Incidentally, since the estimated repairs & maintenance cost of equipments includes the repairs & maintenance cost of RTGs and keeping in view the fact that the GTIPL has outsourced the repairs & maintenance of RTGs, 50% of the estimated repair & maintenance cost of equipment excluding the repair & maintenance cost of RTGs is only considered".

(ii).

Points made by GTIPL in its review application:

- (a). The Authority has reduced the RTG maintenance cost from the Repairs and Maintenance cost and calculated inventory at 50% of the Repairs and Maintenance cost for the years 2006 to 2011. GTIPL has calculated the inventory at six months average consumption as described in clause 2.9.9. of the tariff guidelines of March 2005. Calculation of inventory at 50% of the Repairs and Maintenance cost is comparable to actual inventory figures as reflected in the annual accounts.
- (b). Removing the RTG maintenance cost from the Repairs and Maintenance cost has resulted in mismatch with the actual inventory as reflected in the annual accounts from 2006 to 2008. The actual inventory is on higher side due to the customized spares brought along with major equipments like RMCs and RTGs and critical spares where the lead time for delivery is very high and / or parts are not easily available. Clause 2.9.9. of the tariff guidelines does not specify any limit on the customized spares inventory. Therefore, the actual inventory figure for the years 2006 to 2008 and the estimates for the years 2009 to 2011, which are very close to the actuals for the years 2006 to 2008, may please be considered. A comparative table for the actual / estimated figures of GTIPL as moderated by Authority is given below:

Years	(Rs. in crores)					
	Actuals			Estimates		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
GTIPL	1.88	5.31	6.64	9.16	9.57	9.99
TAMP	0.27	1.08	1.93	2.72	2.88	3.05

[As recorded in paragraph No. 11 (ix)(e) of the tariff Order of March 2010, GTIPL has outsourced the Repairs and Maintenance of RTGs to KALMAR. The obligations of KALMAR as per the Maintenance and Operating Agreement for RTGs entered between KALMAR and GTIPL includes maintenance of RTGs repair works, supply of spare parts and components by KALMAR for repair and maintenance of RTGs, as seen from Clauses 1.2 and 5 of the Agreement entered into between KALMAR.]

(iii). Analysis:

Clause 2.9.9. of the tariff guidelines of 2005 stipulates limit on the capital spares to the extent of one year's average consumption and in case of other items of inventory to the extent of six months' average consumption of stores. In the proceeding relating to tariff Order of March 2010, the GTIPL instead of estimating inventory following the norms prescribed in the guidelines, adopted the approach of estimating Inventory at 50% of the estimated repairs and maintenance cost of equipments. Since the estimates on the consumption of stores were not made available, the approach adopted by GTIPL in this regard was considered, subject to verification in next review.

In the review application, the GTIPL has made a comparison of the estimated inventory based on the repairs and maintenance cost with the actual inventory reflected in their books of Accounts. It is to be borne in mind that the relevant provision in the tariff guidelines of March 2005 prescribes norm for the maximum level of Inventory to be allowed as an item of current asset and the actual level of inventory maintained by a terminal operator is not relevant.

While moderating the estimated expenditure towards operating and direct labour cost and equipment running cost (which includes operating cost and repairs and maintenance cost of RTGs payable to KALMAR) for the year 2009, escalation was allowed more than 5.80% over the actuals for the year 2008, for the reason that the operations and maintenance of RTGs are governed by a separate contract entered between GTIPL and KALMAR. The contractual payment to be made to KALMAR for operation and maintenance of RTGs includes maintaining necessary inventory. Since the subsisting contract is recognized in the estimates of operating expenditure even though the resultant expenditure was more than the permissible level of escalation, it cannot be argued that the effect of the contract should be ignored everywhere else in the same analysis.

Responding to a query to furnish the accounting treatment given to the capital spares of RTGs, the GTIPL has furnished a list under cover of its letter dated 2 August 2010 which shows the purchase of capital spares by GTIPL for RMQC, RMGC and Spreaders. The list furnished by GTIPL does not serve any purpose as it does not give the actual annual consumption of capital spares with reference to RTG.

As no error is apparent in the calculation of Inventory, the request of GTIPL for a review based on the actual inventory for the years 2006 to 2008 and its estimates for the years 2009 to 2011 is rejected.

(F). Full adjustment of past surplus contravenes the tariff guidelines. Only 50% of the past surplus should be adjusted.(i). Tariff Order of March 2010 [Paragraph No.11 (iii) (i) and (vi) (a)]

"(i). *The GTIPL commenced its operations on 15 March 2006 and operated the facilities by levying the tariff prescribed in the Scale of Rates of JNPT as an interim measure as approved by this Authority. As stated earlier, the revised rates came into force on 13 October 2006. The GTIPL was in deficit to the tune of Rs.8,441.22 lakhs in 2006 and has earned additional surplus over and above the admissible cost and permissible return to the tune of Rs.5,419.01 lakhs and Rs.12,152.95 lakhs for the years 2007 and 2008 respectively. The aggregate additional surplus position for the said three years works out to Rs.9,130.74 lakhs after adjustment of the deficit of the year 2006.*

*The analysis of the actual physical performance of GTIPL as compared to the estimates considered for the year 2006 to 2008 together, shows a positive variation of 26% in actual traffic. Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 stipulates that if the performance variation of more than 20% is observed as compared to the projection, 50% of the benefit already accrued will be set off while revising the tariff. However, while relying upon the traffic estimates furnished by*

*GTIPL, in view of the general economic growth of the country and therefore, the trend of growth in container trade at the relevant point of time, this Authority decided that adjustment for variation in estimates will not be considered in terms of clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 but it would be reasonable to adjust fully the additional surplus, if any, arising in the context of estimation variation, as recorded in paragraph no. 12 (vi) of the tariff order dated 23 August 2006. Incidentally, the mention made at paragraph 6 of the Order dated 27 March 2009 extending the validity of the existing Scale of Rates of GTIPL till 30 June 2009 that Clause 2.13 of the tariff guidelines will be applied to review the actual physical and financial performance of GTIPL only upto 31 December 2008 is an oversight. Full adjustment of surplus earned after the expiry of original validity period is a condition already set commonly for all ports / terminals vide the general Order No.TAMP/23/2003-WS dated 30 September 2008. Further, the question of estimate variation does not arise in the year 2009 as the previous tariff was fixed considering estimates only upto the year 2008.*

*The GTIPL has now argued that adjustment of past surplus should be governed by the relevant provisions of the tariff guidelines as increased volumes was the result of its operational efficiency. The tariff guidelines of 2005 permits this Authority to deviate from any of the provision and this Authority for stated reasons decided to treat estimates variation in the case of GTIPL differently. That it will be treated differently was an advance notice given way back in August 2006 itself. In other words, the tariff increase granted in August 2006 was subject to the condition of adjusting fully the effect of estimate variation in the current cycle. There does not appear to be any reason for reviewing the decision already taken".*

- "(vi). (a). *The GTIPL in its revised proposal submitted in May 2009 estimated a traffic of around 12.00 lakh TEUs, 13.80 lakh TEUs and 15.80 lakh TEUs for the years 2009 to 2011 respectively. Responding on the proposal of GTIPL, the JNPT felt that the traffic estimates pegged by GTIPL are conservative. At the joint hearing held in the case, the BCCI pointed out that the traffic anticipated to be handled by GTIPL for whole of the year 2009 was already achieved by it with two months to go for closure of the year 2009 and sought for careful scrutiny of the traffic estimates of the GTIPL. Subsequently on our advice, the GTIPL has revisited the traffic estimate for the year 2009 and scaled up the same to 15,18,038 TEUs. The GTIPL has maintained same level of traffic for the years 2010 and 2011 also on the ground that the global recession is not fully over. As correctly observed by BCHAA, the year 2009 could be an exceptional year faced with economic slowdown. Later part of 2009, however, showed a promise of revival which is also evident from the month-on-month volume increase in GTIPL. GTIPL itself justifies its investment on two additional RMQCs and some RTGs to the high demand situation at JNPT. In such a scenario, maintaining the same level of throughput for the next two years also appears to be not very convincing. This Authority does not carry out any independent traffic study for individual ports and terminals. Neither, the JNPT nor any major user associations has furnished any details on the possible future traffic scenario at GTIPL. That being so, suo motu modification of traffic estimates of GTIPL cannot be done with any amount of certainty and reasons. The traffic projections as furnished by GTIPL is, therefore, relied upon for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the GTIPL owing to variation of actual performance in traffic and keeping in view that the projected traffic does not assume growth for the years 2010 and 2011 and additional investment is considered in this exercise the effect of variation in traffic will not be considered in terms of Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 but will be adjusted fully in the next cycle."*

(ii). Points made by GTIPL in its review application.

- (a). Traffic projections for the years 2009 to 2011 had been revised as required by the Authority vide its letter dated 3 December 2009 from 1.2 Million TEUs, 1.38 Million TEUs and 1.58 Million TEUs to 1.51 Million TEUs each for the years 2009 to 2011 respectively. The said projections are based on Year To Date (YTD) November 2009 throughput, as stated by the GTIPL in its proposal dated 7 December 2009. Further, there was an overall 8% trade decline in volumes at JNPT.
- (b). As a prudent terminal operator and in the interest of trade and country, GTIPL is at the forefront in using its resources to ensure that the trade is not denied the advantage of using JNPT. The growth of the terminal throughput is entirely dependant upon the trade growth, which declined by 8% in 2009, and the terminal acts only as a facilitator.
- (c). Clause 2.13. of the tariff guidelines of March 2005 provides for the adjustment of 50% of any benefit accrued if the variation is beyond 20%. Full adjustment would be in contravention of the guidelines. It will deny the benefit of operating efficiency to the terminal operator as the limiting of throughputs would deny the benefit to the trade and detrimental to the country. Tariff guidelines of March 2005 may be maintained and the 50% of any benefit accrued may be adjusted if the variation is beyond 20%, in the next tariff cycle.

(iii). Analysis:

- (a). Clause 2.13 of the 2005 tariff guidelines lays down the criteria of physical/ financial performance variation of more than + / - 20% between the estimates and actuals of the port operator for adjustment of past surplus in future tariff. This Authority has followed this guideline position in the tariff Order of March 2010 before quantifying the additional past surplus accrued to GTIPL in the last tariff cycle.
- (b). Clause 2.13 of the 2005 tariff guidelines also envisages adjustment of 50% of the past surplus in future tariff, if the variation in physical/ financial performance is more than + / - 20%. However, full additional past surplus accrued to GTIPL was considered for adjustment in the future period. Adjusting the entire past surplus in future tariff flows from the decision already taken by this Authority in the tariff Order of August 2006. The said condition was imposed as this Authority was not fully convinced about the traffic forecast furnished by GTIPL for the years 2006 to 2008. As it turned out, the actual traffic handled was 26% more than the estimates. The tariff increase granted in the August 2006 Order was subject to the condition of adjusting full surplus in the future period. Tariff approved vide August 2006 Order was implemented without any demur by GTIPL. Having enjoyed the beneficial part of the Order, GTIPL cannot seek to discard the onerous part of the same Order.
- (c). The GTIPL maintained the same level of traffic estimated for the year 2009, for the years 2010 and 2011 also without considering any traffic growth perpetuating the effect of recession. At the same time, GTIPL had proposed additional investment on container handling equipment to meet the high demand situation at JNPT. In the tariff Order of March 2010, the traffic projections as furnished by GTIPL were relied upon and the additional investment on container handling equipment was taken into account for the purpose of allowing return, subject to the condition that the effect of variation in traffic will not be considered in terms of clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 but will be adjusted fully. Nevertheless, it is necessary to clarify that the entire additional surplus will be considered for adjustment, only if the variation between the estimated and actual traffic is more than + / - 20%, as stipulated in clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005. This particular point was not clarified in the March 2010 Order.

(G). Increase proposed to handle Hatch Covers, reefer monitoring charges, hazardous containers, transhipment Over Dimensional Containers and transhipment hazardous containers not considered.

(i). Points made by GTIPL in its review application:

(a). (1). GTIPL proposed an increase in the Hatch cover charges, via bay and on vessel over and above 0.27% increase sought over the existing rates. However, the Authority has given an across-the-board reduction of 10% over the existing rates without explaining reasons therefor for not granting such specific increase.

(2). These services are value added services to the trade since the hatch cover handling is an opportunity loss to the terminal. The cost recovery on reefer monitoring charges is inadequate due to higher electricity consumption and increasing rate per unit electricity. The comparative position for hatch cover charges and reefer monitoring charges existing at GTIPL, rates proposed by GTIPL and rates at the NSICT is shown below:

Activity	GTIPL (existing)	GTIPL (proposed)	GTIPL (approved)	NSICT (existing)	(Amount in USD)
Hatch cover shifting - via bay	72.90	90	65.61	85.71	
Hatch cover shifting - on vessel	29.16	40	26.24	34.30	
Reefer monitoring charges	4.86	6.25	4.37	8.57	

(b). The rate prescribed in the existing Scale of Rates of GTIPL for handling hazardous containers are higher by 1.154 times of the rates of normal containers. Ideally, the rate should be higher by 1.25 times of the rate of the normal containers. Therefore, an amendment was sought in the proposed Scale of Rates to correct the rates of hazardous containers to that extent. The same is not addressed in the approved Scale of Rates. The Authority is requested to amend the Scale of Rates since it is the accepted trade practice at JNPT.

(c). (i). The existing Scale of Rates of GTIPL does not differentiate between normal transhipment containers and hazardous transhipment containers, the rate being the same at Rs.3540 for a 20' container. In the proposed Scale of Rates, GTIPL rectified this error by proposing the rate for transhipment hazardous containers at 1.25 times of the normal transhipment containers which has not been addressed by the Authority.

(ii). Similarly, the rate for transhipment Over Dimensional Containers (ODC) needs to be at 2 times the rate for normal transhipment containers. This particular rate was also corrected in the proposed Scale of Rates. However, in the approved Scale of Rates, it is only twice the rate for ship to yard activity ( $Rs.2761 \times 2 = Rs.5522$ ). It should be corrected to Rs.6372 ( $Rs.3186 \times 2$ ) since the rates for transhipment containers are always composite rates.

(ii). Analysis

(a). GTIPL had proposed increase in the hatch cover shifting charges via bay and hatch cover shifting charges on vessel over and above the general increase of 0.27% sought by it in the proceedings relating to tariff Order of March 2010.

The GTIPL neither furnished the justification nor furnished the revenue implication for the higher level of increase sought by it in respect of the said tariff item in the

relevant proceeding. The surplus position as reflected in the cost statement of GTIPL is at the then existing level of tariff prevailing in GTIPL. Therefore, an across the board reduction of 10% was effected in then existing rates of GTIPL, including the tariff items hatch cover shifting via bay and hatch cover shifting on vessel.

It is noteworthy that in case of GTIPL, the ratio of the rate prescribed for hatch cover shifting to the rate for handling normal container is around 94%, which is same as that prevailing at the container terminal operated by JNPT. It is seen at the other container terminals at other major ports (except NSICT and Indira Container Terminal Private Limited) that the ratio is in the range of around 63% to 79%. There does not appear to be any case for acceding to the request made by GTIPL for a higher tariff for hatch cover shifting.

It is noteworthy that the differential in the rates prescribed for hatch cover handling and normal handling charges for containers in the pre-revised Scale of Rates was maintained in the March 2010 Order. The claim of GTIPL in this regard is rejected.

(b). In its proposal which was disposed by the tariff Order of March 2010, the GTIPL had sought an increase of 30.21% over and above the general increase sought by it in respect of Reefer Monitoring and Connection. The GTIPL neither furnished the justification nor furnished the revenue implication for the higher level of increase sought by it in respect of the said tariff item in the relevant proceeding. For the reasons stated in the preceding paragraph, the then existing rate for the said service also was reduced by 10%.

The basis for the proposed increase in the charges for Reefer Monitoring and Connection is stated to be on account of higher electricity consumption and increase in unit rate of electricity. As recorded in Paragraph no. 11(viii)(b)(ba) of the Order of March 2010, this Authority has already considered the consumption of power of 13.73 units per TEU as compared to the consumption of 12 units per TEU at the neighbouring terminal NSICT. The higher power consumption was allowed for GTIPL because of the reported higher volumes of Reefer containers being handled at GTIPL, as recorded in the said paragraph. The unit rate of Rs.11.46 per TEU considered in the tariff Order of March 2010 was the rate supported by documentary proof furnished by GTIPL at the relevant point of time. No new position has been brought out by GTIPL now, warranting increase in the charges for Reefer monitoring and connection. Since the expenses related to handling reefer containers have already been captured in the tariff Order of March 2010, no hardship is caused to GTIPL on account of non-prescription of higher charges for reefer monitoring and connection.

(c). The rate prescribed in the pre-revised Scale of Rates in respect of charges for handling hazardous containers from ship to yard is 15.38% higher than the charges prescribed for handling normal containers from ship to yard. GTIPL in its earlier proposal had proposed a premium of 25% for handling hazardous containers over the rates for handling normal containers. Since it was decided to effect an across the board reduction of 10% on the then existing rates, the differential of 15.38% between hazardous and normal containers is maintained after the revision. Incidentally, the financial implication of the proposed increase in the premium for handling hazardous containers was not made available.

The income estimation furnished by GTIPL during the proceeding relating to tariff Order of March 2010 was verified with reference to the workings furnished by GTIPL. On re-checking of the workings, it is seen for calculating the income from hazardous containers, the GTIPL had considered some rates for calculation which

are not as per the pre-revised Scale of Rates. The rates considered by GTIPL in this regard were more than the then existing rates prescribed for hazardous containers. A table summarizing the position is given below:

Particulars	Volume of Hazardous Containers considered in the tariff Order of March 2010	Revenue considered in the Income estimates of Order of March 2010		Revenue based on the rates prescribed in the pre-revised SOR.		Additional income estimated erroneously (Rs.)
		Rate (Rs.)	Revenue (Rs.)	Rate (Rs.)	Revenue (Rs.)	
20'	43812	4130	180943560	3540	155094480	25849080
40'	5315	6195	32925862	5310	28222650	4703212
Above 40'	4	8260	36044	7080	28320	7724
			213905465		183345450	30560016

The additional income erroneously estimated works out to Rs.305.60 lakhs per annum, which needs to be excluded from the estimated operating income estimation for each of the years 2009 to 2011 from the estimated operating income. It is noteworthy that the GTIPL has confirmed that the rates were levied only as per the Scale of Rates.

Clause 5.7.3. of the tariff guidelines of 2005 permits premium to the extent of 25% for handling charges of hazardous containers. Infact the GTIPL had proposed a premium of 25% for handling hazardous containers in the proposal relating to the tariff Order of March 2010. Therefore, the rates earlier prescribed for handling hazardous containers are to be amended suitably so as to give effect to 25% premium on the handling charges prescribed for respective category of containers. The additional annual income estimated on account of the above mentioned amendment is calculated below:

Particulars	Volume of Hazardous Containers considered in the tariff Order of March 2010	Revenue based on the additional premium to the tune of 9.62%	
		Rate (Rs.)	Revenue (Rs.)
20'	43812	295	12924540.00
40'	5315	442.50	2351887.50
Above 40'	4	590	2360.00
			15278787.50

Thus, the additional income works out to Rs.152.79 lakhs per annum (Rs.1986.24 lakhs – Rs.1833.45 lakhs).

(d). (i). In the Scale of Rates notified vide tariff Order of March 2010 as well as in the Scale of Rates prevailing prior to March 2010, rates for handling transhipment hazardous container and transhipment over dimensional containers, are same as those of normal hazardous containers and normal ODC containers respectively.

GTIPL has proposed a premium of 25% for handling hazardous transhipment containers over the rates for handling normal transhipment containers. To a query to furnish financial implication in this regard, the GTIPL has pleaded its inability to quantify the additional income due to non-availability of data. It has, however, stated that the income on this account will be negligible since the traffic in this category will be very less. Incidentally, the GTIPL has neither furnished the traffic, nor the income from this category in its proposal relating to tariff Order of March 2010. It is, however, seen from the traffic projections furnished by GTIPL in the tariff proceeding relating to March 2010 Order that the total hazardous

containers constitute around 3% of the total traffic of GTIPL. As such, the percentage of hazardous transhipment containers will anyway be less than 3%.

Keeping in view that the Clause 5.7.3. of tariff guidelines of March 2005 permits 25% premium for handling hazardous containers, the existing charges for handling transhipment hazardous containers are revised to give effect to 25% premium over the rates prescribed for handling normal transhipment containers.

- (ii). The pre-revised Scale of Rates of GTIPL prescribed uniform rates for handling all over dimensional containers (ODC) including transhipment ODC. In its proposal relating to tariff Order of March 2010, GTIPL proposed rates for transhipment ODCs at twice the rates for normal transhipment containers. However, the pre-revised rates were reduced by 10% without giving effect to the request made by GTIPL for the reasons stated earlier in this analysis.

The tariff guidelines of 2005 do not stipulate a higher rate for handling ODCs. In the neighbouring terminals at NSICT and container terminal operated by JNPT, the rates prescribed for ODCs do not differentiate between transhipment ODC containers and other ODC containers. It is recognized that additional efforts are involved in handling ODC's. However, the cost details are not quantified and furnished separately. The extra cost, if any, is in any case built into the expenditure estimates for the terminal as a whole. This Authority is, therefore, not in a position to accede to the request made by GTIPL in this regard. No hardship is caused to GTIPL on account of non-prescription of higher charges for handling transhipment ODCs. The GTIPL can propose higher charges for handling transhipment ODCs in the next review of tariff of GTIPL, supported by cost details, if it so desires.

**(H). Increase proposed in dwell time charges for ODC containers not considered by the Authority.**

- (i). Tariff Order of March 2010 [Paragraph No.11 (xx)]

(xx). *In the existing arrangement, dwell time charge for over height and over-dimensional container is leviable at 1.25 times of the normal applicable charges. The reason for the proposed increase in the dwell time charge for the said category of containers to 2 times from the existing level of 1.25 times remains unexplained. The existing provision may continue without any change.*

**(ii). Points made by GTIPL in its review application:**

GTIPL has proposed the dwell time charges for ODC containers at twice the rates of the normal containers. This is because ODC containers occupy more space and containers cannot be stacked over ODC. The dwell time charges for ODC containers are thrice the rate for normal containers at JNPT and NSICT. The Authority has, however, prescribed dwell time charges for ODC containers at 1.25 times the rates for normal containers in the approved Scale of Rates without giving any justification for doing so.

**(iii). Analysis**

As explained by GTIPL in the review application, ODC containers occupy more space and containers cannot be stacked over ODC. It is noteworthy that the dwell time charges for ODC containers at the neighbouring terminals are prescribed at thrice the dwell time rate for normal containers. Though no detailed working is furnished, the GTIPL has quantified the total additional financial implication arising out of all the amendment to the existing provision relating to the dwell time charges to the tune of Rs.3.38 lakhs per annum, which

also appears to include the additional income on account of the proposed increase in the dwell time charges for the over dimensional containers. The position reported by GTIPL is relied upon. Incidentally, the ODC traffic estimated by GTIPL in the tariff proceeding relating to the March 2010 Order constitute only around 0.50% of the total traffic. In this backdrop, this Authority is inclined to amend the existing provision suitably to prescribe dwell time charges for ODC containers at twice the dwell time rate for normal containers as proposed earlier by GTIPL in the tariff proceeding relating to the Order of March 2010.

(i). Slab structures prescribed for levy of dwell time charges for ICD containers, transhipment loaded containers and transhipment empty containers needs to be prescribed in line with industry practice.

(i). Tariff Order of March 2010 [Paragraph No.11 (xix)]

"(xix). *In respect of the free dwell time period for storage of container, the GTIPL has proposed increase in the free period for loaded export container from the existing level of 3 days to 7 days.*

*The existing free period of 15 days for ICD containers, 30 free days for transhipment loaded container and 15 free days for transhipment empty container are proposed to be reduced to 10 free days, 7 free days and zero free days respectively. The GTIPL has reported that the actual dwell time of containers is less than the free period prescribed in the existing arrangement and the proposed arrangement is at par with the position obtaining at the NSICT. In fact in respect of empty containers and ICD loaded containers the GTIPL has proposed three and ten free storage days as compared to zero and seven free days obtaining at the NSICT. Incidentally, none of the users consulted in the proceedings has raised any objection on the proposed modifications. The proposed modification in the existing free dwell time is approved."*

(ii). Points made by GTIPL in its review application:

There is a difference between the days' slab for calculation the dwell time charges proposed by GTIPL and approved by the Authority in the Scale of Rates. The details are given below:

(a). Section D : ICD – Loaded and Empty Import & Export Containers moved by rail

Slabs	Proposed by GTIPL	Approved by the Authority
Free days	10	10
First Slab	11-15 days	11-30 days
Second Slab	16-30 days	31-45 days

(b). Section E : Transhipment loaded containers

Slabs	Proposed by GTIPL	Approved by the Authority
Free days	7	7
First Slab	8-15 days	8-45 days
Second Slab	16-30 days	Thereafter

(c). Section F : Transhipment Empty containers

Slabs	Proposed by GTIPL	Approved by the Authority
Free days	Nil	Nil
First Slab	Upto 7 days	Upto 7 days
Second Slab	8-15 days	8-30 days

It may be noted that it is the industry practice to frame the day's slab in the blocks of 15 days each. The same practice is being followed at JNPT and NSICT. This will cause revenue loss to GTIPL due to containers falling in the slabs with lower dwell time charges.

(iii). Analysis

At the time of commencing of their respective operations, both the GTIPL and NSICT had adopted the rate structure prevailing at JNPT. As such, the storage slab structure prevailing at all the terminals operating at JNPT was similar. Subsequently, the JNPT and NSICT had approached this Authority separately with their respective proposals to effect change in the slab structure of dwell time charges for ICD and transshipment containers. The GTIPL, instead of making a separate proposal in this regard, had included it as part of its general revision proposal.

Paragraph No.11 (xix) of Tariff Order of March 2010 analyses the reduction in the free days pertaining to ICD containers and Transhipment (Loaded & Empty) containers. In the proceeding which culminated in tariff Order of March 2010, the GTIPL did not furnish the financial implication on account of reduction/ removal of free storage days, despite a specific request to this effect made by us. Nonetheless, this Authority approved reduced free time as proposed but did not effect any change in the subsequent charging slabs.

The GTIPL has now quantified the financial implication at Rs.3.38 lakhs per annum. The slab structure for levy of dwell time charges prescribed in the existing Scale of Rates of NSICT, CCTL and the container terminal operated by JNPT is generally in the block of 15 days. The slab structure for storage charges in respect of ICD containers and Transhipment (Loaded & Empty) containers as proposed by GTIPL is, therefore, approved.

(J). Prescription of conditionality relating to One door opening:

This Authority vide paragraph no. 11(xxiv) of Order dated 3 March 2010 has interalia, approved the charges for one door open at Rs.1000 per container, on the ground that a similar tariff item and rate is approved in the neighbouring container terminal of NSICT. The Scale of Rates of other container terminals like NSICT, Chennai Container Terminal (CCTL) and Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) contain rate for one door opening with an explanatory note stating that "One Door Open charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onion) and when door opening and securing is carried in the terminal". A note defining 'One door open', in line with the note prescribed in the SOR of other container terminals is now inserted in the notified SOR of GTIPL.

The SSAPL has also sought clarification as to whether the said service is optional. In line with the position obtaining at NSICT, the service relating to 'One door opening' will be optional and will be rendered by GTIPL only at the request of the users.

11.1. In the light of the analysis given above, the past surplus quantified for the years 2006 and upto March 2010, stands revised on account of the following:

(Rs. in Lakhs)

Sl. No.	Items	2006	2007	2008	2009	2010 (3 months)	Total
(i).	Finance & miscellaneous Income	-	227.99	-	-	-	227.99
(ii).	Share of ITRHO Income paid to JNPT	-	-	-	336.63	84.16	420.79
(iii).	Income from handling hazardous containers	-	-	-	305.60	76.40	382.00
(iv).	Foreign Exchange Loss	(0.30)	-	-	-	-	(0.30)
	<b>Total</b>	<b>(0.30)</b>	<b>227.99</b>	<b>-</b>	<b>642.23</b>	<b>160.56</b>	<b>1030.48</b>

Thus, the revised past period surplus for the period from 2006 to March 2010 is assessed as shown below:

Additional Surplus for the years 2006 and upto March 2010 as determined in the tariff Order of March 2010.	Rs.11843.52 lakhs
Less: Effect of the adjustments explained above	Rs. 1030.48 lakhs
Revised Net Surplus for the years 2006 and upto March 2010.	Rs.10813.04 lakhs

11.2. The estimated surplus quantified (before adjustment of past surplus) for the period from April 2010 to December 2011 in the tariff Order dated 3 March 2010 is revised as follows:

(Rs. in Lakhs)				
Sl. No.	Items	2010 (9 months)	2011	Total
1.	<b>Net surplus assessed before adjustment of past surplus, In March 2010 Order. (A)</b>	1670.26	3392.22	<b>5062.48</b>
2.	Less: Adjustments effected on account of the Review Application			
	(i). Share of ITRHO Income paid to JNPT	(252.47)	(336.63)	<b>(589.10)</b>
	(ii). Income from handling hazardous containers	(229.20)	(305.60)	<b>(534.80)</b>
3.	<b>Revised net surplus before adjustment of past surplus (B)</b>	1188.59	2749.99	<b>3938.58</b>
4.	<b>Variation in the net surplus assessed before adjustment of past surplus (A - B)</b>	481.67	642.23	<b>1123.90</b>

11.3. Since no reduction has been effected in the rate towards ITRHO, the estimated revised operating income arising out of rail handling operations of ICD containers to the tune of Rs.1415.48 lakhs for the year 2011 and Rs.1061.61 lakhs (proportionately for the period of nine months of the year 2010) needs to be reduced from the revised estimated operating income.

11.4. As stated in the earlier part of this analysis, the aggregate of the additional income arising out of the proposed amendment to the rates for handling hazardous containers (Rs.152.79 lakhs) and change in the slab structure of the dwell time charges for ICD and transhipment containers (Rs.3.38 lakhs) works out to Rs.156.17 lakhs per annum. Considering the time involved in the procedure for notification of the Order in this case, the financial impact of the amendments is considered from January 2011 to December 2011.

11.5. The variation in the net surplus assessed before adjustment of past surplus in the review application as a percentage of the revised operating income excluding ITRHO income is shown below:

<b>Estimated Operating Income at the pre-revised tariff for the period from 1 April 2010 to 31 December 2010 after the above mentioned adjustments.</b>	Rs. 93379.44 lakhs
<b>Add: Additional income for the year 2011 arising from new tariff items</b>	Rs. 156.17 lakhs
<b>Less: ITRHO income</b>	Rs. 2477.09 lakhs
<b>Revised Operating income</b>	<b>Rs. 91058.52 lakhs</b>
<b>Variation in the net surplus assessed before adjustment of past surplus in the March 2010 Order and that in the review application.</b>	<b>Rs. 1123.90 lakhs</b>
<b>Variation as a % of Revised Operating Income.</b>	<b>1.23%</b>

12.1. From the above analysis, it can be seen that the effect of the adjustments carried out on account of the review application filed by GTIPL, on the net surplus assessed in the March 2010 Order is to the extent of 1.23%. Thus, the effect of the variation arising out of the review application is marginal. The tariff ordered in March 2010 is due for review in little more than a year. It is also relevant to mention here that the past surplus for the period from January 2009 to March 2010 is based on estimates. Keeping in view these aspects, and with a view to maintain stability in tariff, the rates already approved vide Order of March 2010 are not tinkered with. It is also relevant to note that by maintaining status quo in the level of tariff, the GTIPL will not be put in hardship, on account of availability of past surplus.

12.2. To maintain the same rate of reduction as effected in the March 2010 Order, a change is to be effected in the amount of past surplus to be set off during the period from April 2010 to December 2011. An amount of Rs.5156.58 lakhs is required for the period from April 2010 to December 2011 to maintain the financial position supporting the existing Scale of Rates. The GTIPL would earn an additional income to the tune of Rs.156.17 lakhs during the period from January 2011 to December 2011 from the tariff adjustments to be approved as stated earlier. Therefore, after adjusting the additional income of Rs.156.17 lakhs, a resultant past surplus to the tune of Rs.5000.41 lakhs will have to be set off during the period from April 2010 to December 2011. Thus an amount of Rs.5812.63 lakhs will be adjusted in next tariff cycle commencing from the year 2012, instead of the amount of Rs.7698.28 lakhs quantified in the tariff Order of March 2010. A modified cost statement is attached as Annex - I.

12.3. Since the financial impact arising out of the amendments to the Scale of Rates of GTIPL is considered from January 2011, the amended provisions shall come into force from 1 January 2011.

13. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application mind, this Authority decides the following:

- (i). No change is necessary in the quantum of rate reduction already ordered vide tariff Order of March 2010.
- (ii). The unadjusted past surplus of Rs.5812.63 lakhs pertaining to the past period (Year 2006 and upto March 2010) is to be considered for set off from the tariff cycle commencing from the year 2012.
- (iii). The provisions in the existing Scale of rates of GTIPL notified vide Order dated 3 March 2010 are replaced with the following provisions as shown below:
  - (a). The existing sub-section A under Section – 3 is replaced with the following:

**"A. Ship to yard using port crane**

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	3451.50	5177.25	6903.00	2070.90	3106.35	4141.80
ICD Container	3451.50	5177.25	6903.00	2070.90	3106.35	4141.80
Transhipment Container	3982.50	5973.75	7965.00	2389.50	3584.25	4779.00

- (b). The existing sub-section F under Section – 9 is replaced with the following:

**"F. One door Open Charge per container** - Rs.1000.00  
 (One Door Open charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onion) and when door opening and securing is carried in the terminal.)"

Annex -I

**Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL)**  
**Consolidated Cost statement for the years 2006 to 2011 after Review.**

Sr. No.	Particulars	Actuals for the years 2006, 2007 and 2008 and Estimates for the years 2009 and upto March 2010 after review by TAMP.					Estimates for the period from April to December 2010 and the year 2011 as considered in the Tariff Order of March 2010.		Amount In Rs:	
		2006	2007	2008	2009	2010 *	2010 **	2011	2010 **	2011
	Traffic (in TEUs)	387873	1178415	1620778	1518034	379508	1138525	1518034	1138525	1518034
I	Total Operating Income									
(i)	Container handling income	1205324309	4063518615	5448809784	5335668323	1333692081	4050143364	5400191135	4001976242	5335668323
	Total	1205324309	4063618615	5448809784	5335668323	1333692081	4050143364	5400191135	4001976242	5335668323
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
(i)	Operating & Direct Labour	3109612	44374526	63984345	76669740	17576561	52735683	67113606	52735683	67113606
(ii)	Equipment Running Costs	156700271	306125419	440670403	542619279	136174434	406523303	563327511	406523303	563327511
(iii)	Equipment Hire	59242262	167906361	215805269	312433000	83114629	249343886	351741106	249343886	351741106
(iv)	Lease Rentals payable as per concession agreement	230718869	300600193	312722090	323425952	83857009	251571026	349634128	251571026	349634128
(v)	Insurance	48143212	52660795	45057372	47670690	12608900	37826700	53360865	37826700	53360865
(vi)	Other expenses	19310177	21821516	34370001	36363461	9618136	28854407	40703950	28854407	40703950
(vii)	Technical Service Fee	-	-	142334266	148698400	39091275	112723825	164161575	112723825	164161575
	Total (i to vii)	617224803	883490810	1268143748	1490070631	382642943	1146128829	1690642742	1146128829	1690042742
III	Depreciation	278869463	851183614	955872704	1245332374	331289153	993867460	1288063033	993867460	1288063033
IV	Overheads									
(i)	Management & Administration overheads	135266332	194872866	266283759	302328217	79965813	239897440	338415322	239897440	338415322
(ii)	General Overheads	208832722	321887188	450444644	476570645	126052936	378158807	533456023	378158807	533456023
(iii)	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	20500000	20500000	20500000	20500000	5125000	15375000	20500000	15375000	20500000
	Total (i to iii)	364601054	637040664	737228803	799398862	211143749	633431246	892371346	633431246	892371346
V	Operating Surplus / (Deficit) (i) - (ii) - (iii) - (IV)	44629189	1781805337	2600364731	1601166557	409616236	1276715818	1629714019	1228548706	1565491204
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	12886891	17193891	36517280	-	-	-	-	-	-
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	12886891	17193891	36517280	-	-	-	-	-	-
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	45915880	1798999228	2636882011	1801166557	409616235	1276715818	1629714019	1228548706	1565491204
X	Capital Employed	7911179233	8532643907	8810577749	10311174734	2311853344	6935560032	8065576898	6935560032	8065576898
XI	Return on Capital Employed	890007664	1279896586	1321586662	1649787957	369896535	1109689605	1290492304	1109689605	1290492304
XII	Capacity Utilization	64.58%	88.69%	95.39%	76.17%	76.00%	76.00%	76.17%	76.00%	76.17%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	890007664	1279896586	1321586662	1649787957	369896535	1109689605	1290492304	1109689605	1290492304
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-844091783	619102642	1215296349	161378699	39619700	167028213	339221715	118859101	274998900
XV	Set off of actual Net Surplus after return earned by GTIPL from 2006 to 2009 and estimated net surplus after return for the period Jan 2010 to March 2010, in five equal instalments beginning from Apr 2010 to Dec 2014.									
				1081304608			177652730	236870306	214303423	285737897
XVI	Total Surplus of GTIPL	-	-	-	-	-	344678942	576082021	333162524	660736797
XVII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	-	-	-	-	-	8.51%	10.67%	8.32%	10.61%
XVIII	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income	-	-	-	-	-	9.74%		9.57%	

Note:

\* Estimates for a period of 3 months from January 2010 to March 2010.

\*\* Estimates for a period of 9 months from April 2010 to December 2010.

(c). The existing sub-section D, E and F under Section – 10 is replaced with the following:

**"D. ICD - Loaded and Empty Import and Export Containers moved by Rail**

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 10 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
11 -15 days	3.03	6.07	9.10	141.66	283.32	424.94
16 - 30 days	6.07	12.13	18.20	283.32	566.64	849.87
Thereafter	12.13	24.26	36.40	566.64	1133.28	1699.74

**E. Transhipment loaded Containers**

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 7 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
8 -15 days	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
16 - 30 days	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10

**F. Transhipment empty containers**

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 7 Days	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
8 - 15 days	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
Thereafter	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

"

(d). The existing sub-note (ii) in Note 7 under Section – 10 is replaced with the following:

"(ii). Dwell time charges for Over height and over dimensional containers shall attract twice the normal applicable charges."

(iv). The amended provisions will come into force with effect from 1 January 2011.

(v). It is clarified that the entire additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the GTIPL for the years 2009 to 2011 will be considered for adjustment in the next cycle only if the variation between the estimated and actual traffic is more than + / - 20%, as stipulated in Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]